

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

L'Organisation
ET LE
Régime des Chemins de fer
au Mexique

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 10 Juin 1907, à 1 heure

PAR

P. GIRARD

Président : M. PERREAU, professeur
Suffragants { MM. JACQUELIN, professeur
TRUCHY, chargé de cours

~~~~~  
PARIS

**V. GIARD & E. BRIÈRE**

16, Rue Soufflot et 12, Rue Toullier

—  
1907



THÈSE  
POUR  
LE DOCTORAT

*La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.*

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

---

**L'Organisation**  
ET LE  
**Régime des Chemins de fer**  
**au Mexique**

---

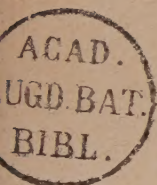
**THÈSE POUR LE DOCTORAT**

*Présentée et soutenue le Lundi 10 Juin 1907, à 1 heure*

PAR

**P. GIRARD**

---



*Président : M. PERREAU, professeur*  
*Suffragants* { *MM. JACQUELIN, professeur*  
*TRUCHY, chargé de cours*



PARIS

**V. GIARD & E. BRIÈRE**

16, Rue Soufflot et 12, Rue Toullier

—  
1907



## BIBLIOGRAPHIE

Anuario estadístico de la Republica Mexicana.

*Bianconi* (F.). — Le Mexique à la portée des industriels, des capitalistes, des commerçants importateurs et exportateurs et des travailleurs (1889).

*Bigot* (Raoul). — Notes économiques sur le Mexique (1907).

*Brussel* (Ernest Van). — Les Etats-Unis Mexicains (1880).

Carta General de Ferrocarriles de la Republica Mexicana  
(Secretaria de comunicaciones y Obras Publicas,  
departemento de Dibujo).

*Cauwès*. — Cours d'Economie Politique.

*Chevalier* (Michel). — Le Mexique ancien et moderne (1866).

*Cubas* (Antonio Garcias). — Atlas metodico para la ensenazar de la Geografia de la Republica Mexicana.

*Diario Oficial*.

*Diaz* (Porfirio). — Rapport du général Porfirio Diaz, président des Etats-Unis Mexicains, à ses compatriotes sur les actes de son administration pendant les périodes constitutionnelles comprises entre le 1<sup>er</sup> décembre 1900 et le 30 novembre 1904 (édition du journal « Le Nouveau Monde », 1905).

*Domenech*. — Le Mexique tel qu'il est (1866).

*De Fontpertuis*. — Les Etats latins de l'Amérique (1882).

*Gide*. — Principes d'Economie Politique.

*Gostkowski* (Baron G.). — Au Mexique (1900).

Informe presentado al Presidente de la Republica per el secretario de Hacienda y Credito Publico sobre les estudio y gestiones de la secretario de su cargo en asunto de ferrocarriles (Mexico, tipografia de la Oficina impresora et estampillos. Palacio Nacional, 1903).

*Le Journal des Débats.* (2 mars 1907).

*List.* — Système d'Economie nationale.

*Macedo* (Pablo). — Tres Monografias : Comunicaciones y Obras Publicas (Ballescu editor. Mexico. 1905).

— Mexico y su evolution social.

Memorias de la Secretaria de Comunicaciones y Obras Publicas.

*Le Journal Le Mexique* (1904-05-06-07).

*Le Mexique au début du xx<sup>e</sup> siècle : Les chemins de fer par Camille Krantz. Finances par P. Leroy-Beaulieu* (Librairie Ch. Delagrave).

*The Mining Record* (3 décembre 1880).

*Le journal Le Nouveau Monde* (1906-07).

*Pizarro* (Mariano Tellez). — Notes historiques sur les chemins de fer de la République Mexicaine.

Resena historica et estadistica de los ferrocarriles de jurisdiccion federal desde 1<sup>er</sup> de Enero de 1895 hasta 31 de diciembre de 1899.

*Routier* (Gaston). — *Le Mexique* (1891).

*Simonet.* — *Droit Public et Administratif* (1903).

*Stephan* (Ch.). — *Le Mexique Economique* (1903).

**L'Organisation**  
**ET LE**  
**Régime des Chemins de fer**  
**au Mexique**

---

**INTRODUCTION**

Il semble nécessaire, au début de cet ouvrage et avant d'en indiquer le cadre essentiel, de donner, rapidement, les principales raisons qui peuvent le rendre intéressant au double point de vue français et économique. Peut-être pourrait-il sembler étrange que l'on consacre ces pages à l'étude des voies ferrées d'un pays lointain, et que beaucoup, éloignés des préoccupations scientifiques ou mercantiles, se figurent être une de ces nations cherchant encore au début du xx<sup>e</sup> siècle sa véritable voie, un Etat à la politique intérieure instable et annihilé, quant à

son aspect général économique, par le spectacle grandiose pour ainsi dire des richesses du pays voisin : les Etats-Unis de l'Amérique du Nord ?

Mais, depuis longtemps, l'ère des révolutions internes a pris fin pour la République Mexicaine, et le dernier quart du siècle passé a été pour elle le point de départ d'un développement économique intense, favorisé par les richesses naturelles du sol et par les efforts inlassables d'une pléiade d'hommes politiques de tout premier ordre. Le Mexique est maintenant un pays agricole, industriel et minier ; comme les Etats plus anciens que lui il a, désormais, les instruments les plus essentiels à l'activité des transactions : une monnaie stable et dont la dépréciation n'est plus qu'à l'état de souvenir, des établissements de crédit bien organisés, un réseau de chemins de fer déjà important, qui s'accroît sans cesse et qui, par un système ingénieux, devient davantage de jour en jour propriété nationale.

Il est bon de mentionner aussi que la France s'est toujours préoccupée de sa sœur latine de l'Amérique du Nord. A ce sujet, il convient de laisser de côté la néfaste guerre de l'intervention, les Mexicains l'ont oubliée, et, lors de l'inauguration du monument du siège de Puebla en 1901, le Ministre de France pouvait dire devant le Président Diaz : « La réconciliation a été facilement obtenue puisque l'erreur n'a été que passagère et promptement dissi-

pée... Elle a engendré une amitié sincère et perpétuelle entre les deux nations. »

Mais, bien avant la fatale intervention de Napoléon III, la France avait envoyé au Mexique ses enfants et ses capitaux. En 1833 la colonie agricole de Jicaltepec (Etat de Vera-Cruz) fut fondée par des émigrants franc-comtois et bourguignons, et dans toutes les villes et bourgades des Etats mexicains les principaux artisans étaient jadis et sont encore souvent des Français ; il faut citer, en particulier, les émigrants des Basses-Alpes, les « Barcelonnètes » comme on les appelle, ils ont pour ainsi dire monopolisé le commerce de la « ropa » (lingerie, draperie, nouveautés) et ont fait, pour la plupart, des fortunes considérables.

Longtemps la France a conservé le troisième rang pour les exportations au Mexique, venant après les Etats-Unis et l'Angleterre et précédant, immédiatement, l'Allemagne. Pour l'année fiscale 1885-1886 les Français ont exporté au Mexique pour une valeur de \$ 3.903.758,26 alors que l'Allemagne n'atteignait que le chiffre de \$ 2.168.970,36. Depuis le mouvement a considérablement augmenté, cependant notre pays n'a plus conservé la troisième place, il est descendu à la quatrième, dépassé par l'Allemagne occupant la seconde et l'Angleterre la troisième ; toutefois il est bon de signaler que, pour les trois premiers mois de l'année fiscale 1906-1907, les

exportations françaises atteignent le chiffre respectable de \$ 4.341.295,15 contre la somme de \$ 6.044.849,41 à l'Allemagne. (Voir aux Annexes: Les importations au Mexique par principaux pays de provenance pour les trois premiers mois de l'année fiscale 1906-1907.)

Les mêmes observations se répètent, ou à peu près, en ce qui concerne la valeur des marchandises d'importation mexicaine. En 1886-1887 la France occupe encore, dans les mêmes conditions que précédemment, le troisième rang avec un chiffre total de \$ 5.112.521, après elle vient l'Allemagne avec \$ 2.175.770. Pour le premier trimestre 1906-1907 on trouve notre pays au quatrième rang avec \$ 2.327.355,02 précédé immédiatement par l'Allemagne avec \$ 3.840.536,02. (Voir aux Annexes: Les exportations du Mexique, par pays destinataires, pour les trois premiers mois de l'année fiscale, 1906-1907.)

Il faut ajouter que l'on estime à 300 millions de francs les capitaux français placés au Mexique, 100 millions, environ, subventionneraient des entreprises minières.

On peut donc assurer que la France a, présentement, des intérêts considérables au Mexique, et, en conséquence, tout ce qui peut toucher à l'outillage économique de ce pays ne saurait lui être indifférent ; l'organisation et le régime des chemins de fer

mexicains sont des questions trop importantes pour que leur développement n'ait pas, tout au moins dans ces conditions, une certaine valeur d'actualité.

Cette valeur d'actualité, en quittant le point de vue français, est considérablement augmentée par l'importance toute particulière qu'a pris, ces derniers temps, la question des chemins de fer aux Etats-Unis. On a beaucoup parlé de l'éventualité d'une crise financière en Amérique, crise qui aurait une grande répercussion sur tous les marchés et dont la véritable raison serait la nécessité dans laquelle se trouvent les Américains du Nord de refaire presque en totalité leur réseau de voies ferrées ; de plus les hommes compétents dans la matière déclarent que les chemins de fer américains ne peuvent, actuellement, venir à bout de leur tâche ; M. James Hill, président de la « Great Northern Railroad », une des plus puissantes compagnies, écrit qu'il manque au minimum 75.000 milles de voies, et qu'une dépense de 27.500 millions de francs, en cinq années, est nécessaire pour l'établissement de ces nouvelles lignes. Les capitaux américains vont donc trouver, dans leur propre nation, un emploi tout indiqué dans les chemins de fer, on peut même remarquer que les Etats-Unis ne semblent pas avoir chez eux suffisamment de ressources puisqu'ils cherchent de l'argent en Europe, et que, ces derniers temps, on a

pu voir se placer à Londres, Berlin, Hambourg, Amsterdam et Paris, des obligations de chemins de fer américains.

Or — et la suite de cette étude le démontrera — la plupart des concessions mexicaines sont données à des ressortissants des Etats-Unis, et ce sont eux qui jusqu'ici ont apporté au Mexique leurs capitaux et le matériel. Il semblerait donc bien à craindre que, du jour au lendemain, le Mexique se trouve subitement privé du concours financier et technique auquel il a fait heureusement appel pour la construction et l'exploitation de ses lignes. Mais cette crise probable, qui serait à redouter dans un pays où les chemins de fer sont soumis au régime pur et simple des concessions libres, n'est plus qu'une éventualité, qui a perdu une grande partie de son redoutable inconnu maintenant que les efforts des hommes d'Etat mexicains ont abouti au régime dit de la « consolidation », et il est permis d'affirmer qu'une crise des chemins de fer aux Etats-Unis n'aura pas une grande répercussion dans les Etats Mexicains.

Enfin l'étude de l'organisation et du régime des chemins de fer d'un pays quelconque offre encore un puissant intérêt, surtout quand il s'agit d'une nation qui opère, mathématiquement et sans bruit, le rachat de ses voies ferrées. La question du rachat n'a pas fait au Mexique l'objet de polémique et de discussions parlementaires, elle était cepen-

dant au premier plan dans les préoccupations gouvernementales, on l'a envisagée au simple point de vue pratique, et la consolidation dont il vient d'être parlé l'a résolue par un moyen pour ainsi dire détourné, et qui a le double avantage de donner au gouvernement la haute main sur les chemins de fer, tout en conservant pour l'exploitation les avantages inhérents aux compagnies privées.

Si l'on sort un peu du domaine pratique pour rentrer dans le domaine de la science, l'évolution subie par les chemins de fer au Mexique apparaîtra, très probablement, comme l'application réfléchie et suivie des principes de l'école de l'économie nationale. On peut, du reste, affirmer que le Mexique a eu, ces dernières années, l'immense avantage d'avoir à sa tête des hommes politiques guidés avant tout par les idées de List. Au cours de l'étude que l'on se propose de faire il est probable que l'on ne pourra s'empêcher de remarquer que la mise en valeur des forces productives de la nation a été effectuée d'une façon éminemment rationnelle. Les Mexicains ont compris qu'à chaque jour suffisait sa tâche, et comme ce n'est pas du jour au lendemain que peuvent être utilisées toutes les forces productives d'un pays, ils ont raisonnablement agi, en cherchant, d'abord, à perfectionner leur monnaie, l'instrument d'échange par excellence, en améliorant leurs ports, en construisant, par tous les moyens possibles, des voies ferrées, enfin

en consolidant ces mêmes chemins de fer pour échapper au péril que pouvait leur faire courir ce fait que les compagnies de transports étaient, presque entièrement, aux mains de capitalistes étrangers.

C'est ainsi que le Mexique poursuit son ascension vers l'état de nation normale, il est permis d'assurer qu'il a su résoudre, au mieux de ses intérêts, la question si complexe des chemins de fer, et que l'heureuse solution donnée à ce problème va lui permettre de favoriser davantage l'éclosion des richesses agricoles, industrielles et surtout minières qu'il récéle.

Et, en effet, pour les pays neufs, la création d'une voie ferrée dans une région est pour celle-ci une sorte d'appel à la vie économique ; toutes les améliorations apportés aux communications, un stimulant énergique à la prospérité. En conséquence dans la première partie de cet ouvrage, partie qui va être consacrée à l'organisation des chemins de fer au Mexique, après avoir étudié l'organisation actuelle, c'est-à-dire examiné la question de savoir comment les différents Etats productifs mexicains sont reliés entre eux et avec l'étranger, et aussi les résultats de cette organisation, il sera bon de voir également les perfectionnements dont elle est susceptible.

Toutefois, avant d'envisager l'avenir, un chapitre entier devra être consacré au chemin de fer national de Tehuantepec ; cette ligne, propriété fédérale,

n'a pas un intérêt uniquement mexicain, elle a un intérêt international, il est donc juste de lui faire une place à part.

Il résulte de ce qui précède qu'une division en trois chapitres s'impose pour la seule étude de l'organisation des chemins de fer mexicains, ces trois chapitres sont :

Chapitre I. — Organisation actuelle des réseaux.

Chapitre II. — Le chemin de fer de Tehuantepec.

Chapitre III. — Perfectionnements à apporter à l'organisation actuelle des réseaux.

Quant au régime, objet de la seconde partie, ce sera en définitive l'historique des différents modes de construction et d'exploitation des voies ferrées mexicaines pour lesquelles, surtout à partir de 1880, l'Etat est toujours allé en acquérant une plus grande influence, jusqu'à l'opération dite de la Consolidation, en date du 19 décembre 1906. On aura donc également, pour mener à bien l'étude du régime des chemins de fer du Mexique, la nouvelle division tripartite que voici :

Chapitre I. — Les divers régimes jusqu'en 1880.

Chapitre II. — Le régime des grandes concessions.

Chapitre III. — La Consolidation des Chemins de Fer.



## **PREMIÈRE PARTIE**

### **L'organisation des chemins de fer au Mexique**

---

#### **CHAPITRE PREMIER**

##### **L'organisation actuelle des réseaux**

---

Il est impossible d'assimiler, pour la lecture, une carte des chemins de fer mexicains à une carte des chemins de fer français par exemple ; pour ces derniers Paris est le point central où viennent converger naturellement toutes les lignes. La France a un relief tel qu'il ne pourrait presque pas en être autrement ; si au Mexique on voulait trouver à ce point de vue l'équivalent de Paris il faut avouer que l'on serait bien embarrassé, et la raison en est que le

relief désordonné et capricieux du Mexique n'indique pas, ou presque pas, de voies de communications naturelles.

Un mot à ce sujet ne peut pas être inutile pour l'intelligence du but poursuivi, et nous ne pouvons mieux faire que l'emprunter à un ouvrage très pratique de M. F. Bianconi, auteur des cartes commerciales, et intitulé : *Le Mexique à la portée des industriels, des capitalistes, des négociants importateurs et exportateurs et des travailleurs.*

« Le Mexique, nous dit cet écrivain, est un des pays les plus accidentés du globe : la chaîne de montagnes qui le parcourt dans toute son étendue a été appelée, par Humboldt, « les Andes Mexicaines » et c'est, en effet, une section de cette Cordillère des Andes qui commence en Patagonie, suit, parallèlement à la mer, toute la côte du Pacifique et va finir au nord du continent américain, après avoir éprouvé diverses dépressions dont les plus grandes se trouvent en Colombie, dans l'isthme de Panama, au Mexique dans l'isthme de Tehuantepec et sur la limite des Etats de Guerrero et de Michoacan, formée par le lit du rio de Zacatula.

« Cette chaîne principale de montagnes se divise en deux parties qui, partant du mont Zempoaltepec, dans l'Etat de Oaxaca, se dirigent, l'une vers les côtes de l'Atlantique, l'autre vers celles du Pacifique qu'elles suivent d'abord à une faible distance de la

mer pour s'en écarter ensuite davantage, au fur et à mesure qu'elles s'étendent vers le nord. La première de ces deux chaînes a reçu le nom de « Sierra Madre Orientale » ; la seconde de « Sierra Madre Occidentale », et c'est entre les deux que s'étend le plateau central du Mexique, dont les points culminants sont les vallées de Toluca et de Mexico, situées à une hauteur de 2.450 mètres et que domine le majestueux Popocatepelt, l'une des montagnes les plus élevées de l'Amérique.

« Le plateau central est limité, au nord du Mexique et dans sa partie la plus basse, par le Rio Bravo qui le sépare des immenses plaines du Nouveau Mexique et du Texas : sur toute son étendue, il est traversé, en divers sens, par des chaînes de second ordre qui le subdivisent en plaines et en vallées et qui forment les bassins de quelques-unes des rivières dont l'ensemble compose le système hydrographique du Mexique.

« La transition des côtes, des deux océans au plateau central, se fait par une série de plateaux de plus ou moins grande étendue, échelonnés à petites distances les uns des autres. Partout le sol conserve les traces des gigantesques commotions que le continent américain a éprouvé jadis et dont aujourd'hui encore il a quelquefois à souffrir. Les ramifications de la chaîne principale forment d'étroites et profondes vallées, et, de tous côtés, sur les flancs des

montagnes comme dans les plaines, le sol est fendu, découpé dans tous les sens par des tranchées auxquelles on donne le nom de « barrancas » et dont quelques-unes, par leurs dimensions colossales, peuvent être comparées à des vallées ; elles reçoivent alors le nom de « canones » ou « canados. »

Comment convient-il donc de procéder à l'étude des voies ferrées mexicaines ? Il faut, croyons-nous, s'attacher purement et simplement à relever les noms des principaux ports, tant sur le Golfe du Mexique que sur l'Océan Pacifique, et suivre les lignes qui les mettent en relation avec le reste du pays ; ces ports sont, sur le Golfe du Mexique : Progreso, Campêche, Coatzacoalcos, Vera-Cruz, Tampico ; sur le Pacifique : Salina-Cruz, Manzanillo, Altata, Topolobampos et Guaymas.

Fidèle au programme fixé nous laisserons de côté, pour le moment, Coatzacoalcos et Salina-Cruz, l'une et l'autre villes étant chacune à une des extrémités de la ligne fédérale de Tehuantepec qui fera l'objet d'un chapitre à part de cette étude.

Il faudra ensuite suivre le tracé des systèmes de voies mettant en communication, par le Plateau Central, les Etats-Unis de l'Amérique du Nord avec le Mexique.

Mais auparavant nous devons faire remarquer qu'au cours de ces explications nous allons nous borner à indiquer les centres desservis et reliés aux

ports, sans désigner les diverses compagnies titulaires des lignes. Il faut remarquer, également, que les lignes citées sont, pour la plupart, complètement achevées ou bien les lignes dont la construction, ou la reconstruction, est en bonne voie ou même un fait accompli à l'heure où nous écrivons ces pages.

### *Les Ports du Golfe du Mexique*

*Progreso et Campèche.* — Le premier de ces ports est de beaucoup le plus important des deux, il est en relations avec New-Orléans, Cuba, l'Espagne et doué d'un service direct avec les autres ports mexicains de Tampico et de Vera-Cruz. A Progreso viennent aboutir, en passant par Mérida, toutes les voies ferrées de l'Etat de Yucatan. Les chemins de fer du Yucatan, construits entièrement avec des capitaux mexicains, ont un développement de 600 kilomètres au moins, ils sont à voie étroite en général et desservent un pays très agricole ; ils sont surtout occupés à transporter, soit à Progreso, soit à Campèche, des bois, du coton henequen (principale production de la région), du maïs, du café et des cannes à sucre.

Les chemins de fer du Yutacan sont absolument à part des autres réseaux de la République mexicaine avec lesquels ils n'ont encore aucune liaison.

*Vera-Cruz.* — Le port de Vera-Cruz est avec Tampico le port mexicain le plus connu, on y a entrepris

en 1887 des travaux qui menés à bonne fin en font une rade excessivement bien aménagée. Tout le monde sait que Vera-Cruz est reliée aux principaux ports européens et, en particulier, avec Saint-Nazaire.

C'est de Vera-Cruz qu'est partie la première voie ferrée mexicaine, unissant cette ville à Mexico, cette voie, inaugurée en 1873, avait été concédée pour la première fois en 1837, elle dessert Cordoba, Orizaba, Esperanza et Apam. Elle mérite une mention spéciale pour ses ouvrages d'art, rendus nécessaires par la nature particulièrement accidentée des terrains traversés ; en disant que, sur une distance de 96 kilomètres, la ligne descend de 2.532 mètres au niveau de Vera-Cruz nous pouvons donner une idée des difficultés qu'il a fallu surmonter.

Vera-Cruz est encore reliée à Mexico par une autre ligne passant par Jalapa, Perote, San Marcos, Puebla, Tlaxcala ; cette ligne devait, primitivement, rejoindre le port d'Acapulco sur le Pacifique.

Bref Vera-Cruz qui est le principal débouché économique maritime, non seulement de la partie Sud du Mexique mais encore du pays tout entier, peut attirer à elle les produits des Etats de Hidalgo, Tlaxcala, Michoacan, Mexico, Morelos et Puebla. Elle est le point terminus des voies ferrées allant rejoindre les deux grands systèmes qui sillonnent le plateau central pour gagner les Etats-Unis, toucher le Pacifi-

qué à Manzanillo, atteindre la ligne fédérale de Tehuantepec à Santa Lucrecia et enfin drainer les richesses de l'Etat de Oaxaca, un des plus riches du Mexique, séparé en partie soit des ports du Pacifique soit de la ligne de Tehuantepec que nous venons de nommer.

Ajoutons que les régions desservies par le système aboutissant à Vera-Cruz sont agricoles, industrielles et minières ; le coton, le café, la canne à sucre et la plupart des fruits tropicaux sont cultivés dans le Sud du Mexique. La ville d'Orizaba est assez connue pour ses filatures ; enfin dès que l'on atteint les massifs montagneux, et on sait qu'ils ne sont pas éloignés des côtes, on pénètre dans les districts miniers qui se suivent sans interruptions, pour ainsi dire, et dont l'énumération serait fastidieuse.

*Tampico.* — Le port de Tampico, relié à Galveston dans les Etats-Unis, La Havane et New-York, prend de jour en jour une importance plus considérable. La carte des chemins de fer mexicains, par sa seule lecture, en donne la meilleure raison : Tampico est le port où doit venir naturellement converger la production minière de la plus grande partie du Mexique.

Une ligne, partant de Tampico et remontant vers le nord, unit ce port, en passant par Victoria et Linares, avec le centre industriel très connu de Monterey, où l'on rencontre le système du « National

Mexicain », une autre voie ferrée conduit directement à un autre centre industriel, également réputé, celui de Torreón.

Une autre ligne, courant à l'ouest, unit Tampico à San Luis de Potosi et aux districts miniers, célèbres dans le Mexique, d'Aguascalientes et de Zacatecas.

Tampico, grâce au chemin de fer, semble également être le port naturel de l'Etat de Guanajuato, aux dépens du port de Tuxpan.

### *Les Ports du Pacifique*

En définitive sur le golfe du Mexique nous avons trouvé trois ports, relativement bien reliés avec l'intérieur des terres ; du côté du Pacifique la construction des voies ferrées est dans un état d'infériorité manifeste.

*Manzanillo.* — Le port de Manzanillo, comme tous les autres du reste de cette côte, ne semble être qu'un port de cabotage, il est relié à la ville de Colima, et de là, par Guadalajara, peut être en communications avec les systèmes des principales lignes mexicaines.

*Altata.* — Ce n'est que par un véritable souci de documentation que l'on peut citer la voie unissant Altata à Culiacan.

*Topolobampos.* — Une mention spéciale doit être

faite pour Topolobampos. Ce port est d'abord un de ceux qui servent aux relations entre la Basse-Californie et le reste du Mexique, de plus une voie ferrée l'unit déjà à Fuente, et cette ligne est appelée dans un avenir récent, quand la section entre Fuente et Mucana sera achevée, à mettre en communication toute cette partie de la côte du Pacifique et l'Etat de Chihuahua, un des Etats mexicains les plus riches au point de vue minier avec le district de Santa Eulalia.

*Guaymas.* — La ville de Guaymas, en face de Santa Rosalia de Californie, est tête de ligne d'une voie ferrée, dénommée chemin de fer de Sonora, cette ligne, passant par Hermosillo, capitale de l'Etat de Sonora, aboutit à Nogales sur la frontière des Etats-Unis, où elle trouve les chemins de fer américains du Nouveau Mexique et Arizona et Atchinson, Topeka et Santa-Fé.

### *Voies ferrées du Plateau Central.*

Les voies ferrées qui sillonnent le plateau central, unissant le Mexique et sa capitale aux Etats-Unis de l'Amérique, se divisent en deux systèmes : le « Central Mexicain » et le « National Mexicain ». Dans l'énumération qui précède nous avons déjà rencontré des lignes dépendant de l'un ou de l'autre de ces réseaux particuliers, mais nous avons évité de le

mentionner par crainte d'une confusion toujours à redouter dans un sujet aussi ardu.

*Le Central Mexicain.* — La grande ligne du Central Mexicain relie Mexico à Paso del Norte (Ciudad Juarez), sur ce parcours étendu elle dessert : Tula, San Juan del Rio, Celaya, Salamanca, Irapuato, Aguascalientes, Chicalote, Jimenez, Chihuahua, et enfin à El Paso se soude au Southern Pacifique. Cette ligne parcourt de vastes et fertiles régions et de gros centres miniers, il n'est pas inutile de signaler sa toute particulière importance économique à ce dernier point de vue, notamment il importe de remarquer la ville de Torréron, presque au centre de son parcours. Torréron est, comme nous l'avons dit, un centre industriel considérable où l'on rencontre une fabrique de dynamite et d'importantes fonderies, ce que l'on s'explique d'autant mieux que viennent y converger les minerais de Zacatecas, du Parral, d'El Oro et de Chihuahua, bien que ce dernier Etat envoie pas mal de sa production minière, toujours au moyen de la même voie ferrée, à El Paso où il y aussi d'importantes usines de traitement.

Il n'est pas sans intérêt de mentionner que la ligne de Mexico à El Paso, qui fit l'objet d'une concession en 1880, était achevée en 1884.

*Le National Mexicain.* — Le second système que nous avons à citer dépend du « National Mexicain », concédé également en 1880 mais terminé seulement

en 1887, il part aussi de Mexico et va rejoindre la frontière des Etats-Unis à Laredo et là le « Great Nothern » du réseau américain ; il passe par Quérétaro, Rincon, San Luis Potosi, Saltillo et Monterey : ce dernier nom indique encore l'importance qu'a cette voie de communication au point de vue minier.

Ajoutons que de Monterey une autre ligne : le chemin de fer International va atteindre plus à l'ouest la frontière américaine à Ciudad-Porfirio-Diaz.

Quand on arrivera à l'étude du régime des chemins de fer au Mexique, on s'apercevra de la multiplicité des compagnies exploitant tout ou partie des lignes que nous venons d'énumérer. Il fut, en effet, une période de l'histoire des voies ferrées mexicaines pendant laquelle les concessions furent accordées avec une largesse vraiment étonnante ; toujours est-il que le développement des chemins de fer, très lent jusqu'en 1876, puisque à cette époque les lignes en exploitation s'étendaient seulement sur une longueur de 679 kilom. 853, a pris depuis une extension très rapide : au 30 novembre 1904 le nombre total des kilomètres en exploitation est de 16.387.566 (Rapport du Président Porfirio Diaz à ses compatriotes).

Mais il faut malheureusement signaler qu'un plan d'ensemble n'a pas suffisamment présidé à la construction ; le Mexique, forcé d'accueillir toutes les bonnes volontés, a dû accepter, trop souvent et trop

facilement, les prétentions des compagnies concessionnaires et il en est résulté un défaut d'analogie tel qu'en 1901 la moitié des lignes étaient à voie normale de 1 m. 435 et l'autre moitié à voie étroite de 0 m. 914 ou de 0 m. 60. Il est inutile de s'appesantir sur les inconvénients résultant de cet état de choses, d'ailleurs le Mexique fait des efforts très sérieux pour y remédier.

Quant aux tarifs, ils varient naturellement d'une compagnie à une autre, et lorsque deux voies ferrées unissent deux mêmes centres on assiste au même spectacle que donne le système de la liberté des concessions soit en Angleterre, soit aux Etats-Unis. Cependant l'Etat Mexicain a, en théorie tout au moins, la haute main sur l'établissement des tarifs ; c'est ainsi que dans les actes de concessions, tous analogues à ceux signés les 8 et 13 septembre 1880 pour le Central et le National, il est bien stipulé que, pour chaque compagnie, les tarifs seront absolument égaux et revisables périodiquement, que certains articles, comme les rails et le charbon, devront toujours figurer dans la dernière catégorie. Mais les prescriptions des actes de concessions sont souvent restées inutiles et ont été facilement contournées par les compagnies ; les guerres de tarifs, avec leurs tristes conséquences économiques, se sont engagées un peu partout, et il en est résulté l'obligation de créer une commission des tarifs à laquelle fait allusion

M. Limantour, ministre des Finances, dans un rapport au Président de la République le 20 juillet 1903.

« Il convient que le Gouvernement soit armé pour ne pas permettre que les compagnies aient entre elles des combinaisons de tarifs annulant les avantages stipulés par les dispositions judicieuses des concessions et les prescriptions de la loi générale, qu'il établisse une Commission des tarifs, dirigée par le ministère des communications ; il faut espérer que de cette façon on fortifiera les moyens d'action du Gouvernement pour éviter les atteintes au bien public. »

Le ministère des Voies et Communications auquel il est fait allusion dans ce passage du rapport de M. Limantour a été créé en 1891, en empruntant ses principaux services au ministère du Fomento.

Le transport des marchandises et des voyageurs au Mexique a donc à sa disposition des systèmes de voies ferrées, soit partant des principaux ports, surtout du Golfe, soit sillonnant le Plateau Central, le tout sur une longueur donnée plus haut et tel que nous l'avons décrit. Les lignes utilisables sont en majeure partie à voie normale, mais trop souvent à voie étroite, et on applique aux voyageurs et aux marchandises des tarifs soumis à certaines conditions de contrôle de la part du Gouvernement.

Quel est donc, et c'est la question qui se pose naturellement, le résultat donné par cette organisation

actuelle des chemins de fer mexicains ? A cet égard nous ne pouvons que citer des chiffres. Alors qu'en 1873 avec 539 kilom. 440 il a été transporté 723.834 voyageurs, 150.473 tonnes, le tout donnant un produit brut de \$ 1.848.345,53 ; en 1902 avec 15.135 kilom. 479 on arrive aux résultats suivants : 12.386.126 voyageurs et 8.488.369 tonnes de marchandises transportés avec un produit brut et global de \$ 56.049.221,09 (Voir aux Annexes le tableau comparatif de l'exploitation des chemins de fer).

Dans ces chiffres ne rentrent pas ceux concernant l'exploitation des chemins de fer du district fédéral, on les trouvera également aux Annexes dans un tableau spécial.

Il est intéressant de remarquer les bonds rapides et énormes faits par les résultats de l'exploitation des chemins de fer à partir des années 1880 et suivantes. C'est en 1880, rappelons-le, que l'on commence à relier le Mexique avec les Etats-Unis, et c'est ce dernier pays qui absorbe la majeure partie du commerce extérieur du Mexique, ainsi que le constate très justement M. Raoul Bigot. Nous extrayons d'un ouvrage très documenté de cet auteur et intitulé : *Notes Economiques sur le Mexique*, les résultats d'une statistique montrant que pour l'année fiscale 1905-1906 les importations des Etats-Unis dans les Etats Mexicains ont représenté 66 o/o du total, et les exportations aux Etats-Unis, 68, 5 o/o.

D'autre part, des statistiques officielles publiées par le ministre des Finances de la République Mexicaine donnent les résultats du trafic des chemins de fer aux quatre gares frontières des Etats-Unis : Paso del Norte (Ciudad Juarez), Ciudad Porfirio Diaz, Laredo et Nogales. Par ces différents points il est passé pour le premier semestre 1904-1905 : 29.339 wagons allant dans un sens ou dans l'autre et transportant 544.516 tonnes de marchandises, faisant constater une augmentation de 374 wagons et 47.205 tonnes de marchandises pour le semestre correspondant de 1903-1904.

Il n'est pas besoin de tirer une conclusion des différents chiffres que l'on vient de citer ; il est incontestable qu'ils manifestent une rare activité économique, et que l'organisation présente des chemins de fer mexicains, bien défectueuse encore à certains points de vues, comme nous l'expliquerons plus loin, se prête déjà d'une façon remarquable au drainage des richesses du pays soit vers les ports de Tampico et de Vera-Cruz, soit surtout et plus particulièrement vers les Etats-Unis.

## CHAPITRE II

### Le Chemin de Fer de Tehuantepec

---

A la fin du mois de janvier 1907 se passa un événement économique de la plus haute importance : l'inauguration de la ligne fédérale de Tehuantepec, mettant en relations directes, par la traversée de l'isthme de ce nom, le port de Coatzacoalcos sur le golfe du Mexique avec le port de Salina-Cruz sur l'Océan Pacifique. Cette inauguration fut entourée de toute la solennité désirable, elle eut lieu en présence du président Porfirio Diaz, du ministre des Finances, M. José-Yves Limantour, de sir Pearson, en un mot de toutes les notabilités politiques et techniques dont les efforts aboutissaient enfin. Les fêtes, qui accompagnèrent le passage du premier train sur la ligne de Tehuantepec, étaient parfaitement justifiées ; la liaison définitivement réalisée des deux ports qui sont à chaque extrémité est un résultat

capital non seulement pour la nation mexicaine mais encore pour le monde entier, il s'agit, en effet, purement et simplement, de l'ouverture d'une nouvelle route commerciale, dont l'utilité mondiale est la même que celle du canal de Panama, quelques degrés seulement plus au sud.

Du reste, bien avant l'inauguration du mois de janvier 1907, on s'était préoccupé des conséquences économiques qu'occasionnerait cet événement : c'est ainsi que le Gouvernement du Pérou au commencement de 1906 donnait des instructions à ses consuls aux Etats-Unis pour qu'ils conseillent aux exportateurs américains d'employer la voie du Tehuantepec pour leurs transactions commerciales.

Pour ce que l'on est convenu d'appeler les transports mixtes entre New-York et San-Francisco, c'est-à-dire les transports par mer avec emploi d'une voie ferrée pour traverser l'isthme, la ligne de Tehuantepec offre sur le chemin de fer de Panama l'immense avantage d'être plus courte d'une huitaine de jours, elle peut donc lui donner un coup mortel. Les Américains ont d'ailleurs compris le danger, et le Comité du canal de Panama a été saisi d'une proposition tendant à réduire, d'une manière uniforme, à \$ 2 par tonne le tarif du transport sur le chemin de fer de l'isthme et, en même temps, à reconstruire cette ligne assez défectueuse, paraît-il.

M. W.-B. Ryan, directeur du chemin de fer de

Tehuantepec, signalait dès le milieu de 1906 que plusieurs compagnies de vapeur, venant de New-York, d'Europe, de Panama et d'Amérique du Sud, établissaient une escale fixe à Coatzacoalcos, il signalait également l'importance grandissante de Salina-Cruz et estimait à environ 600.000 tonnes par an le seul fret des îles Hawaï, fret assuré à la ligne qu'il dirige.

D'ailleurs en 1905 la Compagnie de Tehuantepec avait déjà pris ses précautions pour s'assurer un transit, et aux termes d'accords convenus avec The American Hawaiian Steamship Co de New-York, cette dernière société devait dès l'inauguration de la ligne établir un service régulier entre New-York et Coatzacoalcos d'une part, et Salina-Cruz et San-Francisco, en passant par les îles Hawaï, d'autre part.

Mais il est même inutile, pour se convaincre de l'importance du chemin de fer de Tehuantepec, de rechercher d'autres preuves que celle qui ressort mathématiquement des données kilométriques, et on a placé aux Annexes de cet ouvrage un tableau comparatif des distances des principaux points de l'Amérique du Nord, de l'Europe et des ports de l'Extrême-Orient par les principales routes possibles.

Enfin il nous semble intéressant, toujours à ce même point de vue, de rapporter un extrait du

*Scientific American* que nous puisons dans le livre déjà cité de M. Raoul Bigot :

« Le type de fret des vapeurs modernes destinés au service du transport des marchandises, peut être évalué en moyenne à un dollar par tonne par chaque mille. Sur cette base si l'on compare le prix du fret par le canal de Suez avec le prix du fret par la voie du Tehuantepec où l'on peut admettre que les frais pour traverser l'isthme seront de deux dollars par tonne, il résulte les économies suivantes :

« De New-York à Sydney, Australie, via Tehuantepec, s'économisent 5.700 milles de navigation, soit 5 dol. 7 par tonne, desquels on doit déduire les 2 dollars de transbordement par l'isthme. Le temps économisé n'est pas moins de quinze jours et le maximum du temps employé pour le transbordement des marchandises des vapeurs mouillés dans le golfe du Mexique à ceux du Pacifique, via Tehuantepec, sera de quatre jours.

« De pareilles économies se réaliseront pour d'autres points de l'Extrême-Orient, car la route de New-York à Hong-Kong via Suez est de 4.900 milles plus longue que celle via Tehuantepec et demande de douze à quatorze jours de plus ; de New-York à Yokohama par Suez le trajet est de 8.400 milles plus long et vingt-quatre jours de plus de chemin. De ces renseignements résulte le plus grand

avantage qu'obtiendra le commerce avec l'Extrême-Orient en profitant du chemin de fer de Tehuantepec et l'énorme trafic auquel est appelé ce chemin de fer.

« Faisant maintenant la comparaison entre Tehuantepec et Panama : de New-York à San-Francisco par la voie de Tehuantepec s'économisent 1.200 milles qui donnent une valeur de 1 dol. 20 par tonne et si à cela s'ajoute le droit de passage par le canal de Panama, qui ne pourra être moindre de 1 dollar par tonne, selon les calculs de M. John F. Wallace, ingénieur en chef du canal, résulte une différence en faveur de Tehuantepec, en plus de la réduction du temps du voyage. De New-Orléans à Hong-Kong s'économisent 2.000 milles par Tehuantepec sur Panama et il en est de même pour les autres populations d'Orient ».

Remarquons surtout le dernier paragraphe de l'article qui précède. On pouvait craindre, en effet, que la prospérité de la voie ferrée de Tehuantepec n'ait qu'un temps, et si l'on pouvait admettre la lutte victorieuse avec le chemin de fer de l'isthme de Panama, il était permis de redouter pour l'avenir l'ouverture du canal. Le raisonnement et les chiffres que l'on vient de citer sont de nature à calmer toutes les appréhensions possibles : le chiffre de 1 dollar par tonne pour le droit de passage que donne M. John F. Wallace n'est pas exagéré si l'on songe

aux sommes colossales qu'aura exigé la percée de l'isthme. De plus quand le canal existera, un certain courant commercial fortement établi comme celui qui se dirige vers le Tehuantepec ne pourra du jour au lendemain changer sa direction ; et enfin il est permis d'assurer que les relations internationales, de jour en jour plus actives, n'auront pas trop de deux voies transcontinentales.

Le Mexique va donc retirer grand profit de la ligne de Tehuantepec parce qu'il a ouvert à travers cet isthme une route mondiale de premier ordre ; mais il va également en retirer un autre profit, celui-là plus personnel et que l'on a pas fait assez ressortir. Nous croyons, en effet, que cette voie ferrée ne sera pas sans influence sur les relations intérieures de ce pays. C'est grâce à elle que tous les Etats du Sud Mexicain vont entrer en relation avec la côte, or les Etats du Sud sont d'une grande richesse, notamment l'Etat de Oaxaca traversé par la ligne, au sujet duquel le *Courrier du Mexique* disait il y a bientôt vingt ans : « Qu'on fasse d'abord les chemins de fer du Sud, qu'on en fasse en long et en large : le pays en vaut la peine. Mais c'est à les construire que le premier capital importé dans Oaxaca devra être consacré. Il sera temps de songer à planter des orangers quand on saura où envoyer les oranges. »

Si l'on consulte maintenant le tableau des expor-

tations du Mexique (voir aux Annexes), on peut remarquer que les exportations dans les pays de l'Amérique Centrale sont nulles pour ainsi dire ; et cependant nombre d'articles de fabrication mexicaine trouveraient un placement dans les Républiques Centrales. Nous n'en donnerons qu'un exemple tout à fait typique :

Le Guatémala a besoin de sacs pour emballer son café, or il fait venir annuellement pour 3.000.000 de piastres de ces sacs de Calcutta, alors qu'au Mexique on fabrique identiquement les mêmes enveloppes pour des produits semblables. Il est permis d'assurer que la ligne du Tehuantepec va remédier à cette situation peu croyable pour nous autres Européens, mais qui n'en existe pas moins. Maintenant les produits manufacturés du Mexique peuvent aboutir à Salina-Cruz, de là on en est seulement à six heures de Champerico, port du Guatémala, à seize heures de San José dans la république de ce nom, à vingt-deux d'Acajutla, dans le Salvador, et à vingt-six heures de Libertad.

L'importance, soit au point de vue mondial, soit au point de vue mexicain, d'une route commerciale traversant l'isthme de Tehuantepec a toujours été reconnue, on assure même que l'idée de sa construction remonterait à Fernand Cortes. Quoi qu'il en soit l'événement de janvier 1907 était préparé de longue date. Un capitaine américain, James B. Eads, voulait

même la construction d'une voie ferrée susceptible de transporter les navires eux-mêmes avec leurs chargements.

En 1842 fut donnée la première concession, mais elle fut bientôt annulée, son titulaire l'avait sans autorisation du gouvernement transférée à des américains. D'autres concessionnaires entreprirent également, sans succès, la construction de la ligne, aussi faut-il arriver en 1879 pour voir une concession sérieuse, celle accordée au Senor E. Learned. La compagnie fondée par ce dernier arriva à construire 35 kilomètres; à ce moment, par suite d'inexécution dans les délais prévus et déjà prorogés, la concession fut retirée et l'Etat mexicain prit possession des travaux, moyennant un paiement immédiat de \$120.000 et d'allocations successives s'élevant à 1.500.000 dollars.

C'est alors que le gouvernement cherche à construire le chemin de fer pour le compte de la nation, il nomme des commissions d'études, achète du matériel pour \$600.000, et adjuge les travaux au Senor D. Delphin Sanchez moyennant \$25.000 par kilomètre construit. Au moment de la rupture de ce contrat en 1888 il y avait 108 kilomètres terminés, mais le gouvernement eut encore à décaisser \$1.434.000 pour tout libérer.

Le pouvoir fédéral est alors obligé à cette époque de recourir à un premier emprunt de 2.700.000 li-

vres à 5 o/o, emprunt émis à Londres en hypothéquant la voie elle-même ; en même temps une maison anglaise se charge de mener à bonne fin les travaux en deux ans et demi.

En 1891 un autre contrat intervient avec MM. C. Stanhope, J. H. Hampson et Cothell, et en 1894 la ligne est enfin achevée après un nouvel emprunt de \$ 3.000.000.

Mais, par suite du manque de matériel et du mauvais état de la construction, on est presque dans l'impossibilité de faire un usage utile de cette ligne de 309 kilomètres 617 ; tout pour ainsi dire est à refaire, si bien qu'en 1899 le gouvernement fédéral s'associe avec la maison Pearson and Son de Londres et forme avec elle la « Compagnie du chemin de fer de Tehuantepec ». Cette association est pour une durée de cinquante années, la maison Pearson a le caractère d'agent et de mandataire du gouvernement avec un contrat spécial pour les travaux des ports de Coatzacoalcos et de Salina Cruz. Le tout devait être terminé en six années.

Le gouvernement fédéral a payé à la maison Pearson la somme de \$ 30.000.000, et on peut évaluer à \$ 80.000.000 les dépenses qu'il a dû faire pour doter son pays et le monde de la ligne de Tehuantepec. Ajoutons que les hypothèques constituées pour les emprunts mentionnés plus haut ont été levées lors de la conversion de la dette extérieure en 1899.

On pourrait être surpris que la construction d'une voie prévue depuis 1842, d'une longueur de 310 kilomètres et à une altitude qui ne dépasse pas 300 mètres, ait passé par tant de vicissitudes et n'ait, somme toute, abouti qu'en janvier 1907. Mais, hâtons-nous de dire, que le gouvernement, les concessionnaires et les entrepreneurs se sont heurtés à des obstacles naturels ; tels que la nature mouvante du sol, et un des climats les plus malsains. Il est même courant, pour ceux qui ont visité cette partie du Mexique, de prétendre que chaque traverse de la ligne a coûté une vie d'homme ; il n'y a là certainement qu'une boutade, mais il n'est pas sans intérêt de la mentionner pour démontrer toute la valeur qu'attachait le Mexique à la construction du Tehuantepec, construction qu'il n'a pu mener à bien que grâce à des sacrifices pécuniaires considérables, dans un temps où ses finances étaient loin d'être prospères.

## CHAPITRE III

### Perfectionnements à apporter à l'organisation actuelle des réseaux

---

En terminant le chapitre précédent on a pu voir les dépenses considérables faites par le gouvernement mexicain pour le chemin de fer fédéral de Tehuantepec ; certes cette ligne lui a coûté plus que les autres, mais il n'est pas inutile de constater que le Mexique a fait de gros débours pour arriver à obtenir les voies ferrées qu'il possède actuellement. Malgré cela, et malgré aussi une grande rapidité dans la construction comme les quelques chiffres cités dans notre chapitre I<sup>er</sup> l'indiquent, les Etats mexicains n'ont pas encore les chemins de fer de première nécessité.

Il serait légèrement présomptueux, la carte à la main, mais privé des connaissances pratiques que peut seul donner un long séjour dans un pays,

d'entrer dans les détails des perfectionnements à apporter aux systèmes des chemins de fer mexicains et de décréter infailliblement toutes les lignes, même secondaires, qu'il sera utile de créer pour le trafic du Mexique. Nous croyons que l'on doit se borner, dans cette matière, à établir les grandes ramifications d'une ossature générale.

Du reste, ce n'est que lorsque l'on a dessiné les traits essentiels d'un visage, par exemple, que l'on peut exactement indiquer les traits moins appuyés mais quelquefois aussi importants que les premiers puisqu'ils donnent à l'œuvre sa physionomie spéciale, son caractère d'achevé. Il en est de même lorsqu'il s'agit de terminer, pour le plus grand bien économique d'un Etat, son faisceau de voies de communications : on doit commencer uniquement par les voies d'utilité nationale, et ce n'est que lorsque ces voies sont achevées et sont même en exploitation que l'on peut dire, avec certitude, quelles sont les lignes qui doivent les relier entre elles, quels sont les embranchements que l'on doit lancer.

Le Mexique a-t-il, au moment où nous écrivons ces pages, son ossature générale suffisamment définie pour pouvoir entrer dans les détails ? La suite du chapitre prouvera que le Mexique n'a pas encore terminé la construction des lignes d'importance capitale et qu'avant de songer à la création des voies secondaires, il doit mener à bonne fin l'œuvre prin-

cipale qui est l'achèvement d'un vaste système général.

Malheureusement tout ce qui précède n'est que de la théorie, il est rare de voir un pays décrétant, par avance, ses grandes voies ferrées, à moins que son relief soit tel que ces voies s'imposent nécessairement à l'initiative privée ou publique ; quand cette dernière condition n'existe pas, et surtout quand les capitaux ne sont pas en abondance, on développe au petit bonheur, au fur et à mesure des demandes de concessions, le réseau des chemins de fer.

C'est, en définitive, ce qui s'est passé dans le pays qui nous occupe, et la meilleure preuve en est dans ce passage d'un rapport présenté au Président Porfirio Diaz par M. Limantour, en septembre 1898, rapport qui est comme l'exposé des motifs de la Loi Générale des chemins de fer du 29 avril 1899 :

« Jusqu'à aujourd'hui, quoique son esprit d'initiative ait eu un objet bien déterminé, le gouvernement a subordonné presque toujours ses idées, tant pour le tracé des lignes que pour tout autre concept, aux idées des entreprises particulières, et cela dans le but pratique de ne créer aucune difficulté à ceux qui se proposent d'invertir leurs efforts et leur argent en travaux si considérables, croyant aussi, sans doute, que les intérêts privés des entreprises, devant aboutir au tracé qui conviendrait le mieux aux aspirations des producteurs et des consumma-

teurs, pourraient servir pour satisfaire les importantes et urgentes nécessités du public.

« Mais cette période pendant laquelle on a accepté largement, et pour ainsi dire sans discernement, le concours de toutes les forces et de toutes les bonnes volontés, pour ne pas s'aliéner l'initiative privée quelle qu'elle soit, doit se terminer, et il est temps qu'on lui substitue une étude réfléchie, la prévision et les données économiques. L'expérience de vingt années, et la nécessité de mettre la dernière main aux travaux que réclame avec urgence la nation, autorisent le gouvernement et l'obligent même à harmoniser les résultats acquis, à relier tous les travaux en cours avec ceux en exécution en un faisceau de voies de communications répondant mieux aux besoins du pays, tout en demandant le moins possible dans l'avenir au trésor public. »

Plus loin M. Limantour demandait l'abandon de la politique « empirique » et déclarait :

« Il est temps d'établir les lignes générales de cette politique du gouvernement en matière de chemin de fer, de travaux publics et des ports, selon les idées et les propositions qui sont les fruits d'une large observation. »

Bref, le distingué ministre des Finances qu'est M. Limantour préconisait une sélection à opérer dans les travaux en cours ou à concéder pour les chemins de fer. Il estimait que son pays était enfin

arrivé à un état de stabilité financière et politique suffisamment assuré pour que le gouvernement puisse parler en maître, dresser un plan général des voies de communications, se désintéresser, dans les limites des contrats en vigueur, des concessions secondaires et porter tous ses efforts vers les travaux de première nécessité. Et naturellement pour terminer, il énonçait les lignes dont la construction lui semblait indispensable ; en un mot, il décrivait les compléments destinés à l'achèvement de l'ossature générale dont nous parlions plus haut. C'est ce que l'on est convenu d'appeler le programme de 1899, contenu dans la loi générale du mois d'avril de cette même année.

Etudier les améliorations qu'énumère ce programme de 1899, c'est traiter la plus grande partie de l'objet de notre chapitre.

Quelles sont donc en 1899 les constructions de voies ferrées qui paraissent indispensables et qui ne sont pas encore terminées à l'heure actuelle ?

La réunion de Chihuahua à Topolobampos, sur le Pacifique. Nous avons vu, dans notre chapitre I<sup>er</sup>, que cette ligne était en cours d'exécution et que, seul restait à construire, le segment entre Fuente et Mucana.

Unir encore sur le Pacifique le port de Mazatlan au centre du pays par une ligne partant de Guadalajara et passant à Tépïc ; de cette façon Mazatlan

serait en relation avec Mexico et on aurait un chemin de fer pouvant mettre en valeur les richesses minières peu abordables à l'Etat de Tépïc.

Achèvement du tronçon : Colima à Tuxpan, ce qui relierait le port de Manzanillo avec Guadaiajara et donnerait encore au Mexique tout entier une nouvelle porte ouverte sur le Pacifique.

Et toujours sur cet Océan il serait intéressant d'unir Acapulco (Etat de Guerrero) à Mexico, comme il en est question depuis si longtemps.

Tout ce qui précède concerne donc en somme la côte de l'Océan Pacifique. L'ouest du Mexique a été, en effet, trop longtemps sacrifié : Les Etats de Sonora, Sinaloa, Tépïc, Jalisco, Colima, Michoacan et Guerrero sont d'une richesse inouïe au point de vue métallifère et méritent bien un effort, ne serait-ce que pour cette seule raison, et malgré leur accès rendu difficile par la Sierra Madre Occidentale.

Sur le golfe du Mexique, nous croyons avec l'auteur du programme de 1899, que les travaux de première importance sont moins nombreux, et il n'y aurait de véritablement urgent que la construction de la ligne de Mexico à Tampico, ce qui éviterait le détour par San Luis Potosi et ferait ainsi réaliser une économie de 500 kilomètres.

La loi de 1899 ne mettait pas au rang des travaux de première nécessité l'union des chemins de fer du Yucatan avec le Tehuantepec, en desservant les Etats

de Campèche et de Tabasco. Cette manière de voir doit être partagée : d'abord ces Etats ont un régime économique assez différent du reste du Mexique et se suffisent à eux-mêmes ; ils ont d'ailleurs des fleuves navigables, la ville de San Juan Bautista est sur le Rio Grijalva, navigable jusqu'au port de Frontera à son embouchure. Il y aurait enfin lieu d'étudier pour les Etats de la presqu'île du Yucatan un réseau de canaux.

La même observation ne s'impose pas en ce qui concerne le chemin de fer devant relier le Guatémala avec le Tehuantepec, il est déjà construit en partie. Nous avons vu l'intérêt qu'a le Mexique à entrer en relations commerciales plus étroites avec les républiques de l'Amérique Centrale, et il n'est pas douteux que la réalisation de ce chemin de fer serait un précieux adjuvant.

Nous avons ainsi vu ce qui restait à faire dans les travaux mentionnés par le programme de 1899, mais nous croyons bon de signaler, comme de première utilité également, une ligne dont la concession a été accordée en 1906 et qui doit relier Tepehuanes avec Culiacan. Cette ligne aura pour résultat de donner au port d'Altata, déjà rattaché à Culiacan, une importance assez considérable du fait de son raccordement à l'Etat de Guerrero. Remarquons également que, lors de son achèvement, Torréon deviendra de plus un point central du faisceau des chemins de fer

mexicains avec cinq grands embranchements : Monterey-Tampico, Ciudad Porfirio Diaz, Paso del Norte, Durango, Culiacan, Altata et Mexico. Cette concession de Tepehuanes à Culiacan vise une ligne à voie étroite.

Lorsque les lignes que nous venons de citer, et dont il importe, croyons-nous, d'activer la construction, seront en exploitation, il restera encore beaucoup à faire, mais le Mexique aura ses lignes de première nécessité ; celles que l'on doit dans tout pays construire même au prix des plus lourds sacrifices, car on peut dire d'elles qu'elles sont les artères commerciales de la nation. Ce n'est qu'après leur mise en état de fonctionner que la « large observation » dont parle M. Limantour, peut s'exercer avec fruit pour définir les tracés des lignes secondaires.

Malheureusement, comme on l'a constaté dans le chapitre premier de cette étude, un manque d'uniformité trop grand s'est fait sentir dans les conditions imposées aux concessionnaires, particulièrement en ce qui touche l'écartement des voies. Transformer peu à peu tout son faisceau de chemins de fer en voies d'un type unique : la voie normale, doit être au premier rang des préoccupations mexicaines.

Il a déjà été fait beaucoup dans cet ordre d'idées et maintenant la statistique citée plus haut, et qui montrait le Mexique avec la moitié de ses lignes à

peu près dotée de voies étroites, serait d'une inexactitude absolue. Le chemin de fer national, qui dans sa partie principale relie, rappelons-le, Mexico à Laredo sur la frontière américaine, a déjà procédé à cette opération capitale; le chemin de fer inter-océanique va faire de même sur sa ligne Vera-Cruz à Puebla et Mexico.

D'autres améliorations, dont l'importance commerciale ne peut également échapper à personne, s'imposent avec presque autant de force: c'est notamment l'établissement dans les points de contact de plusieurs lignes d'une gare centrale, ce qui est du reste en voie de réalisation pour Vera-Cruz et Mexico.

Notons aussi la nécessité qu'il y aurait à remplacer méthodiquement les rails en service par des rails plus lourds, opération déjà entreprise sur le Central et le National, et encouragée, puisque les compagnies de chemins de fer jouissent en général de la franchise douanière pour l'importation des matériaux qui leur sont nécessaires.

Quant aux tarifs en vigueur, ils furent souvent une occasion de gêne pour les transactions commerciales au Mexique; mais les améliorations à apporter ont reçu un commencement d'exécution par la création de la commission spéciale, siégeant au ministère des voies et communications. On doit attendre grand bien en cette matière du régime de la consolidation, groupant en une seule compagnie, dont l'Etat est le

plus gros actionnaire, toutes les entreprises importantes, à l'exception du chemin de fer mexicain de Vera-Cruz à Mexico. Les améliorations que ce régime ne peut manquer d'apporter aux tarifs se sont déjà faites sentir partiellement, lors de la mainmise par l'Etat fédéral sur le chemin de fer National et l'International, c'est-à-dire lors des opérations préparatoires de la consolidation.

C'est également cette immixtion de l'Etat mexicain qui a entraîné en partie les améliorations citées plus haut et concernant la transformation des voies étroites en voies normales, et qui permet d'entrevoir la construction de gares centrales là où elles sont nécessaires.



## DEUXIÈME PARTIE

### L'organisation et le régime des Chemins de fer au Mexique

---

#### INTRODUCTION A L'ÉTUDE DU RÉGIME DES CHEMINS DE FER MEXICAINS

Il serait vraiment puéril au début de cette seconde partie d'énoncer cette vérité qu'un Etat quelconque ne peut pas se désintéresser du régime sous lequel se construisent et vivent ses chemins de fer ; et il serait dangereux, croyons-nous, dans cette partie plus que dans toute autre, d'affirmer *a priori* que les voies ferrées d'une nation doivent nécessairement et dans tous les cas appartenir ou non au pays lui-même. En un mot, il est impossible selon nous de prendre parti sur la question de savoir si la thèse de l'Etat exploitant ses chemins de fer doit être ou ne pas être érigée en dogme économique.

C'est qu'ici tout est relatif. C'est qu'il n'entre pas dans les termes de cette équation un seul facteur qui ne varie du plus au moins de pays à pays, et quelquefois même de région à région, et qu'il faut pour la résoudre tenir compte non seulement des besoins économiques de l'Etat, mais encore de sa prospérité financière, de sa situation géographique, de sa force militaire, et peut-être également du caractère de la population et des lois constitutionnelles sous lesquelles elle vit.

Certes, quand un pays débute dans la vie économique moderne il n'a généralement pas une richesse propre lui permettant d'acquérir par lui-même les voies de communications, qui lui seraient indispensables pour s'élever dans l'ordre économique : il ne peut pas emprunter, si ce n'est le plus souvent qu'à des taux élevés et moyennant de fortes commissions, il est donc forcé de faire appel à l'initiative privée ou plutôt à s'effacer devant elle en la soutenant dans les limites de ses facultés. Bien plus, si l'Etat est pauvre et si ses ressortissants le sont également, ou si ces derniers étant riches sont cependant insuffisamment initiés aux progrès, les chemins de fer à établir et à exploiter le seront par l'initiative privée étrangère.

C'est ce qui s'est produit pour le Mexique, ce grand pays a traversé des crises politiques et financières qui longtemps l'ont affaibli et qu'il ne pouvait surmonter que lentement en raison de sa faible popula-

tion (12 à 13 millions pour un pays cinq fois grand comme la France) et aussi de ses lois constitutionnelles; puisque c'est un Etat fédéral, force lui était donc bien pour se doter des voies de communications indispensables, de s'adresser aux capitalistes étrangers, et, parmi ceux-ci, à ceux qui avaient le plus d'intérêts à voir des chemins de fer le sillonner, aux Américains du Nord.

Nous avons déjà mentionné que les deux principaux chemins de fer du Mexique : le National et le Central, ont été construits et exploités par des citoyens des Etats-Unis, et il n'est pas douteux que c'était là une situation dangereuse pour la République Latine déjà spoliée par le traité du 25 mai 1848 de quelques riches Etats, et qui pouvait tout craindre de ses puissants voisins. Mais maintenant le Mexique a su tirer parti de sa politique osée et à l'heure actuelle, ayant mis juridiquement et pratiquement, la main sur ces deux réseaux, les inquiétudes patriotiques qu'il pouvait concevoir sont bien atténuées.

En résumé, et de nos jours, l'Etat fédéral Mexicain est, constatons-le, par suite de la consolidation de décembre 1906, actionnaire principal de 11.000 kilomètres de voies ferrées sur son sol national; et étudier le régime de la Compagnie qui administre cet immense réseau devrait être ramené à une étude pure et simple des lois qui régissent les sociétés anonymes mexicaines, sujet intéressant sans doute,

mais en dehors des limites étroites que nous nous sommes tracées au début de cette étude.

De la constatation que nous venons de faire il ne faut retenir qu'une chose, nous sommes en face d'un pays qui, au milieu du siècle dernier, n'avait presque pas de chemins de fer et qui ne pouvait pas les construire ; nous avons maintenant devant nous une nation possédant 16.387 kilomètres de voies ferrées sur lesquelles elle a la haute main, et cependant le gouvernement de ce pays n'a à sa disposition qu'un budget de recettes s'élevant pour l'année fiscale 1906-1907 à \$ 90.073.500, soit francs 232.389.630, et n'a à distraire sur cette somme pour le service de la dette publique que celle de \$ 26.783.673, 39, soit francs 69.101.877,35.

Il peut donc être intéressant aussi de rechercher la politique suivie par le gouvernement fédéral mexicain vis-à-vis des chemins de fer, de voir quelle évolution a subi sa situation vis-à-vis des compagnies concessionnaires, et il n'est pas inutile, avant d'entrer dans le vif du sujet, de faire remarquer combien adroite et vraiment nationale est cette politique qui, tout en respectant les droits acquis, sait pour le plus grand bien commun, avoir en définitive un régime pour la construction et la mise au point, et un régime pour l'exploitation.

## CHAPITRE PREMIER

### Les divers régimes jusqu'en 1880

---

En disant que la politique suivie par l'Etat fédéral Mexicain de 1837, date de la première concession, jusqu'en 1880, a été une politique de tâtonnements, on caractérise d'une façon très exacte la diversité des multiples décisions prises par les hommes d'Etat pour cette importante question.

Il ne pouvait malheureusement pas en être autrement ; le plus léger aperçu de l'histoire mexicaine ne peut que signaler, pour cette période de plus de quarante années, des troubles intérieurs, des prononciamentos, des guerres civiles appelant l'intervention de l'étranger. Avec cette situation interne, tout au moins incohérente, il était difficile pour les détenteurs du pouvoir de s'attacher à un plan économique, les présidents et les ministres qui se succédaient étaient impuissants et avec la meilleure

bonne volonté il leur était impossible de faire prévaloir une politique d'affaires avant celle de leur parti.

Cependant l'étude des faits semble bien indiquer deux préoccupations maîtresses dans les esprits mexicains en ce qui touche les voies ferrées :

D'abord, et cela est une conséquence rationnelle de la guerre de 1847, la crainte de l'étranger, et plus particulièrement de l'Américain du Nord. On peut à la rigueur donner des concessions subventionnées par l'argent anglais, mais on ne doit pas accepter l'importation de capitaux américains pour la création de voies ferrées. Les esprits étaient formels en ce sens, et si plus tard le gouvernement fédéral a accepté l'initiative américaine, ce fait devait lui être reproché amèrement par des Mexicains intraitables, et il a fallu toute son énergie et toute sa vigueur pour passer outre. Nombreux étaient encore les citoyens du Mexique qui rappelaient volontiers, et pour s'y associer, le mot du président Lerdo de Téjada lorsqu'on lui soumit la demande de concession de deux Américains pour unir Mexico aux Etats-Unis : « Entre la Fuerza y la debilidad conservemos el desertio. »

La seconde préoccupation que nous devons signaler est celle de s'attaquer de préférence à la construction des voies ferrées unissant au centre les ports du Golfe du Mexique et plus particulièrement Vera-Cruz. Cette idée découle en quelque sorte néces-

sairement de la crainte des Américains du Nord : puisque l'on ne voulait pas de leurs capitaux, puisque l'on redoutait de les voir propriétaires des chemins de fer, il fallait construire ceux que d'autres peuples auraient intérêt à subventionner, et ceux-là étaient d'abord et surtout les lignes touchant à Vera-Cruz.

Donc si pour ces dernières on pouvait à première vue se contenter du régime de la concession ordinaire, soutenue par de l'argent étranger, mais non américain, il ne pouvait pas en être de même pour les autres lignes d'utilité plus purement mexicaine ; pour celles-ci il fallait nécessairement avoir recours à d'autres moyens que nous citerons à leur tour après avoir dit quelques mots de la Compagnie du chemin de fer Mexicain de Vera-Cruz à Mexico.

Comme nous avons déjà eu l'occasion de le mentionner, cette ligne est la plus ancienne du Mexique. Mais ajoutons tout de suite que si elle a toujours fait l'objet de concessions à des particuliers ou à des compagnies depuis 1837 les conditions de ces concessions ont varié chaque fois : la première donnait le privilège exclusif des transports entre Mexico et Vera-Cruz, les autres ont été dotées de subventions par le gouvernement. Sous Maximilien il y eut une Compagnie Impériale, c'était du reste de toute nécessité pour le malheureux et éphémère empereur de s'assurer ce chemin de fer pour conserver ses com-

munications avec l'Europe. Bref, il ne fut rien fait de sérieux avant 1868, on aboutit alors à une compagnie anglaise au capital de 8.076.380 livres, qui exploite sous un régime de liberté analogue à celui dont elle jouirait en Angleterre. Cette compagnie fonctionne encore actuellement, elle n'a pas été touchée par la Consolidation, et cela se comprend, elle ne saurait être ni par ses capitaux, ni par ses origines et sa direction, un danger pour l'Etat fédéral.

Si l'on remarque que la ligne de Vera-Cruz à Mexico appartenant à cette compagnie a une longueur de 424 kilomètres et qu'en 1880 il n'existait que 961 kilomètres de voies ferrées, il faut avouer que les différents autres modes employés jusqu'à cette date pour la construction des chemins de fer n'ont pas donné des résultats bien merveilleux. (Voir aux annexes le tableau de l'exploitation des chemins de fer.)

On chercha cependant à encourager l'initiative privée. Le gouvernement promet et accorde des franchises et des subsides à des sociétés mexicaines, et il va jusqu'à organiser des loteries nationales, procédé qui a toujours été trop employé par les nations latines pour améliorer leurs finances. Ce système ne donna pas de résultats appréciables pour la construction, et un des principaux actes du général Porfirio Diaz, au début de sa première présidence est d'annuler ces concessions demeurées sans effets.

L'Etat entreprend alors en 1876 de construire lui-même, et il s'attache à la ligne d'Espéranza, sur le chemin de fer mexicain de Vera-Cruz à Mexico, à Tehuacan, un peu plus au sud-ouest. C'est un premier essai du régime des chemins de fer d'Etat, essai, qui était d'avance voué à l'insuccès puisqu'à cette époque le Mexique n'avait pas encore effectué les opérations financières de l'unification de sa dette et que le trésor public ne pouvait pas faire face à lui seul à des dépenses aussi considérables que celles de la construction d'une voie ferrée.

C'est alors qu'on entrevit en 1878 la possibilité d'une combinaison très ingénieuse. Le ministre des finances, Don Romero, réunit les créanciers de l'Etat mexicain et leur promit la reconnaissance de leurs titres de créances s'ils s'engageaient à construire un chemin de fer de 1.000 kilomètres, réunissant Mexico à l'Océan Pacifique en suivant un tracé déterminé et desservant les principales villes du centre. Il se serait ainsi formé un vaste syndicat, comprenant non seulement, les porteurs de la dette extérieure, mais encore les porteurs de la dette intérieure. Ce projet aurait été accepté, paraît-il, par les créanciers de la nation mexicaine, mais il rencontra une certaine opposition devant le Congrès et fut en définitive retiré après de simples pourparlers.

Nous croyons que cette opposition était sérieuse-

ment motivée par des préoccupations patriotiques légitimes. Il était dangereux de promettre d'avance la reconnaissance de certains titres de créances assez sujets à caution, et il ne l'était pas moins de laisser s'organiser dans le centre du pays une compagnie forcément tout-puissante par la qualité de ses actionnaires ; un Etat est comme un simple particulier, et s'il reçoit chez lui ses créanciers d'une façon toute intime il ne peut rien leur refuser.

Autrement sérieux fut le système qui consistait à faire appel aux Etats particuliers de la Fédération Mexicaine. Cette méthode, commencée en 1878 également, devait donner des résultats appréciables. Le gouvernement fédéral accordait des concessions aux Etats qui les demandaient, et en même temps il leur donnait sa garantie pour les emprunts auxquels ces Etats devraient recourir, il leur cédait aussi des terrains faisant partie du domaine national, naturellement il se réservait un droit de contrôle dans les actes de concessions.

De cette façon le gouvernement fédéral agissait avec les Etats comme avec de simples particuliers, toutefois il n'est pas difficile de comprendre que les ressources pécuniaires étaient plus commodes à trouver puisque le capitaliste n'avait pas à l'origine devant lui une compagnie ordinaire ou un simple particulier sans surface, puisque les entrepreneurs

trahaient en définitive avec deux Etats distincts qui associaient leurs efforts.

L'Etat particulier, faisant partie de la Fédération Mexicaine, n'est pas en effet dénué de ressources : il a un budget spécial, voté par ses assemblées, et qui s'alimente par la plupart des contributions directes, les impôts sur les successions et donations, les droits sur les établissements métallurgiques, les taxes sur les licences des notaires et titres pour agents d'affaires.

De plus, et en raison des lois constitutionnelles, le Mexicain connaît surtout les autorités de son Etat, plus rapprochées de lui que le gouvernement fédéral, il est donc plus disposé à apporter son concours à une œuvre particulariste qu'à une œuvre d'utilité nationale. C'est cet état d'âme qui a permis aux Etats concessionnaires de faire tout au moins sur leur territoire des enquêtes fort utiles dans la suite pour les chemins de fer qui devaient se construire.

Sur les quinze concessions qui furent accordées durant l'année 1878 aux Etats de la fédération, quelques unes aboutirent : le chemin de fer de l'Etat de Morelos au Sud de Mexico ; plus tard il fera partie de l'Inter-Océanique qui dote le pays d'une seconde ligne de Mexico à Vera Cruz par Jalapa et Perote ; le chemin de fer de l'Etat de Guanajuato, absorbé par le Central ; celui construit par l'Etat de Hidalgo

entre Mexico et Pachuca et qui deviendra chemin de fer du Nord, ne cessant pas de rester entre les mains des Mexicains.

Mais ce système n'eut pas que cet avantage d'aboutir à la construction de quelques lignes, en résumé de peu d'importance, il eut surtout celui que nous avons déjà indiqué plus haut, de vulgariser pour ainsi dire la question des chemins de fer ; M. Pablo Macedo, dans son ouvrage *Tres Monografias*, déclare que les études faites par les gouvernements locaux servirent beaucoup aux compagnies qui leur succédèrent dans la tâche de la construction des chemins de fer, notamment au Central et au National, et c'est peut-être en partie grâce à ces études que ces deux compagnies ont pu, comme nous l'avons déjà signalé, construire relativement très vite leurs voies ferrées.

Enfin quand plus tard des concessions furent accordées à des particuliers ou à des compagnies privées, ces nouveaux venus eurent à compter avec les anciennes concessions non déchuës des Etats, et ceux-ci, représentant somme toute l'intérêt public, purent facilement les obliger à entrer en arrangement avec eux, à modifier leur tracé et à desservir tels ou tels points importants de leur territoire.

A la base des divers régimes essayés par le Mexique jusqu'en 1880 pour construire ses voies ferrées, subsiste donc presque toujours le principe initial de

la concession, et cela même pour la ligne de Tehuantepec que nous avons laissée, et laisserons de côté, ayant traité à fond cette question dans notre chapitre II de la première partie.

Malheureusement, ces concessions sauf celle du chemin de fer mexicain de Vera-Cruz à Mexico, ne pouvaient pas être viables, parce qu'elles étaient trop exclusivement soutenues par les seuls capitaux d'un pays encore secoué par de récents événements politiques, doué d'une monnaie peu stable, et qui ne comprenait qu'imparfaitement et peu à peu son intérêt primordial d'avoir des réseaux complets de voies ferrées pour mettre en rapport les richesses naturelles de son sol.

Il faut surtout tenir compte durant cette période de la dépréciation de la monnaie mexicaine, et si l'on songe que le pays qui nous occupe, devait acheter à l'étranger le matériel de ses voies ferrées et naturellement le payer en or, on comprend dans quelle situation onéreuse il était placé de ce fait.

Cependant, ces difficultés rencontrées par le Mexique pour construire lui-même ses chemins de fer, devaient être un enseignement pour ce pays, elles ont beaucoup contribué à faire l'éducation économique de la masse et plus particulièrement des hommes de gouvernement, et elles ont préparé le Mexicain à voir d'un autre œil l'importation chez lui de capitaux étrangers, même américains. Il n'est pas

douteux non plus, qu'à la fin de la période que nous venons d'étudier, les préoccupations politiques de la nation passaient au second plan et étaient supplantées par celles de la mise en valeur des gisements miniers importants du Nord, trop délaissée parce que l'on manquait de chemins de fer pour le transport des minerais de teneur bonne ou simplement moyenne aux usines de traitement et aux fonderies.

## CHAPITRE II

### Le régime des grandes concessions

---

Nous avons longtemps hésité avant d'adopter pour ce chapitre le titre que nous avons inscrit en tête de ces lignes, il peut en effet prêter à l'équivoque et il semblerait permis de croire, qu'arrivé à cette époque de l'histoire des chemins de fer mexicains, on va voir le territoire de la Fédération divisé en cinq ou six grandes sections, données exclusivement à des compagnies spéciales et bien déterminées quant à leur sphère d'action ; il n'en est rien, empressons-nous de le dire, à partir de 1880 les octrois de concessions se multiplient plus que jamais, à côté de quelques grandes on trouve une infinité de petites et nous aurions également pu appeler ce chapitre : « Le Régime de la Multiplicité des Concessions ». Mais si nous ne l'avons pas fait, c'est que, selon nous, les deux grandes concessions dont nous allons avoir à

parler ont influencé toutes les autres, elles en ont été la cause initiale, la raison d'être, enfin elles furent des modèles que l'on a suivi et dont on s'est tout au moins inspiré.

Les moyens précédemment décrits n'ayant pas donné pour la construction des chemins de fer les résultats que l'on attendait d'eux, un revirement complet, mais cependant préparé par l'éducation économique de la nation mexicaine, se produit dans les milieux gouvernementaux. Les 8 et 13 septembre 1880 deux concessions de la plus haute importance sont octroyées par le Président Porfirio Diaz : la première est donnée à une société américaine, organisée à Boston, c'est celle du chemin de fer Central Mexicain, elle a pour objet la construction d'une voie ferrée de 1 m. 45, de Mexico à El Paso (Ciudad Juarez) en passant par Queretaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato, Léon, Aguascalientes, Zacatecas et Chihuahua ; elle comprend un embranchement sur le Pacifique par Guadalajara.

La seconde, également conférée à une société américaine, organisée celle-là à Denwer, est celle du chemin de fer National Mexicain, elle vise une ligne de Mexico à Manzanillo par Toluca, Morelia et La Pietad, avec un embranchement appelé de suite à devenir la ligne principale, allant rejoindre la frontière américaine à Laredo en desservant San Luis Potosi, Saltillo et Monterrey.

Ce sont ces deux systèmes, nous l'avons vu, qui parviennent rapidement à mettre en communication le Mexique tout entier avec les Etats-Unis de l'Amérique du Nord.

Les actes de concessions du chemin de fer Central et du chemin de fer National n'ont que des différences de détails négligeables ; voici quelles sont leurs clauses essentielles, celles que du reste on retrouve dans la plupart des concessions à venir et telles que nous les empruntons à un ouvrage précédemment cité de M. Pablo Macedo :

« Les concessions sont accordées pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf années ; à l'expiration de cette période les voies rentreront dans le domaine national sans aucun paiement, et libres de toutes charges ; toutefois, les stations, magasins, ateliers et le matériel roulant seront payés à l'entreprise après estimation d'experts.

« Pendant cette période de quatre-vingt-dix-neuf ans l'exploitation sera abandonnée aux compagnies concessionnaires, à charge pour elles d'obéir à certaines prescriptions.

« Le gouvernement aura le droit de nommer des inspecteurs pour la construction et l'exploitation des voies, et un ou deux représentants auprès des conseils d'administrations, ces derniers devront annuellement rendre compte de la situation financière, du trafic et des bénéfices.

« Les tarifs seront absolument égaux et révisables périodiquement ; certains articles, comme les rails et le charbon, devront toujours figurer dans la catégorie la moins imposée.

« Les objets appartenant au gouvernement, les troupes et les employés, voyageant pour le service public, jouiront d'importantes réductions sur les tarifs ordinaires. La correspondance publique et ceux qui en ont la charge voyageront gratuitement.

« Les compagnies sont autorisées à établir pour leur usage des lignes télégraphiques, mais doivent permettre l'installation sur leurs poteaux d'un fil réservé à l'Etat et dont elles ont l'entretien.

« En revanche, les compagnies sont aidées par l'Etat au moyen d'importantes franchises, d'exemptions et de subsides pécuniaires. Elles ont le droit d'expropriation pour cause d'utilité publique pour l'établissement de la voie, des stations, magasins et dépôts ; elles ont une liberté presque absolue pour l'importation du matériel roulant et du matériel fixe, le droit d'occupation gratuite de la propriété nationale et d'usage des matériaux de construction s'y trouvant, ainsi que l'exemption des impôts de toutes classes pour une longue période.

« Enfin l'Etat s'oblige à payer aux compagnies une subvention pécuniaire par chaque kilomètre de voie construite, cette subvention est fixée à \$ 9.500, pour le Central, et pour le National à \$ 7.500 pour sa ligne

du Pacifique et \$ 6.500 pour sa ligne de Laredo. Pour garantir ces subventions les deux compagnies reçoivent de l'Etat des certificats spéciaux, mentionnant l'établissement d'un privilège à leur profit sur un pourcentage des droits de douanes perçus aux bureaux des villes maritimes ou frontières qu'elles desservent ; on consigne de la sorte 6 o/o pour le Central et  $4\frac{1}{2}$  o/o pour le National. Ces bons de douane ne portent pas d'intérêts. »

A la suite de ce résumé des actes de 1880, nous croyons devoir attirer spécialement l'attention sur les subventions que s'engageait à payer le gouvernement mexicain et surtout sur la garantie spéciale qu'il accordait pour payer ces subventions. Il nous semble dangereux pour un Etat quelconque d'aliéner en partie le revenu de ses douanes, cet expédient le force pour ainsi dire à conserver une quasi inamovibilité des tarifs sur les marchandises importées, à persévérer, même s'il ne le veut pas, dans une politique douanière peut être défavorable. Nous n'avons pas, il est vrai, constaté que ce fait eût une répercussion à cet égard sur la propriété du Mexique, mais nous tenions cependant à en signaler le danger éventuel.

L'octroi des concessions du chemin de fer central mexicain et du chemin de fer national mexicain, fut, on peut le dire, le point de départ d'une multitude de concessions. De 1880 à 1891 toutes les demandes,

ou à peu près, étaient favorablement accueillies, le ministre du Fomento d'alors, don Carlos Pacheco, se montrait d'une libéralité que l'on qualifie de fébrile dans la littérature mexicaine. Ces concessions pour la plupart étaient dotées de subventions de l'Etat auxquelles on faisait face soit en accordant des certificats de douanes, soit en émettant des bons du Trésor, soit encore en procédant à des emprunts; citons celui de 1888 de 10.500.000 livres, celui de 1890 de 6.000.000 de livres. Enfin on peut prétendre que la dette mexicaine, qui s'élevait en 1905 à un total de \$ 443.690.073,70 provient pour une grande part des dépenses occasionnées par les essais antérieurs à 1880, et des subventions payées après cette époque aux concessions si libéralement accordées. (Voir également aux annexes : *Les subventions payées par le Gouvernement fédéral jusqu'en 1902.*)

Si les concessions accordées présentaient pour la plupart les grandes lignes des actes importants de 1880, il est vrai de dire cependant que le manque d'uniformité soit pour la largeur des voies, soit pour la durée des exemptions d'impôts, soit encore pour le mode de paiement de subventions, était par trop général. Citons cependant une loi du 1<sup>er</sup> juillet 1883 qui essaye de remédier sans trop de succès à cet état de choses.

Un grand pas vers la réglementation rationnelle des concessions fut franchi en 1891 par la création

du ministère des Voies et Communications, distrait du ministère du Fomento et laissant à ce dernier les importants services de la statistique, de l'agriculture, des mines et de la colonisation, et en 1894 par la modification de la loi de 1883 dans sa partie technique (décret du 25 octobre 1894).

Une unité de vues plus grande préside dès ce moment au régime des chemins de fer mexicains ; certains points tendent à se préciser de la même façon :

On restreint la durée des droits de franchise des compagnies et on les limite davantage.

On stipule toujours le retour à la nation des voies construites et exploitées après un nombre d'années fixé assez généralement à 99 ;

On réserve à l'Etat son droit d'intervention dans la construction et l'exploitation des voies, et son droit de surveillance sur la situation financière par l'obligation de rendre annuellement des comptes ;

Partout est stipulé le transport gratuit de la correspondance et le droit à la possession par le gouvernement d'un fil télégraphique spécial ;

On cherche à établir des tarifs identiques et tout au moins à déterminer des minima ;

On n'arrive malheureusement pas encore à apporter l'unification dans le mode des subventions à accorder et à payer aux concessionnaires, et, à la vérité, le Mexique manque absolument, même après

les actes législatifs énumérés précédemment, d'une loi générale sur les chemins de fer.

Cette loi ne devait être promulguée que le 22 avril 1899, mais à cette date avec le système qui consistait à donner des concessions dans la mesure la plus large possible et au prix des plus durs sacrifices, il faut reconnaître que les efforts n'avaient pas été stériles : alors qu'en 1880 les Etats-Unis du Mexique avaient 691 kilom. 635 de chemins de fer, transportant pour la même année 1.018.038 voyageurs et 249.552 tonnes avec un produit brut de \$4.026.567,33, la statistique donne pour l'année 1899 : 12.544 kilom. 394 avec un transit de 8.968.267 voyageurs, 5.424.963 tonnes de marchandises et un produit brut total de \$44.046.053,40. (Voir aux Annexes le tableau de l'exploitation des chemins de fer mexicains.)

La loi du 22 avril 1899 est due à l'initiative du ministre des Finances, M. José-Yves Limantour. Il peut paraître étrange puisqu'il existe depuis 1891 un ministère des Voies et Communications, que ce ne soit pas le titulaire de ce portefeuille qui ait déposé le projet de loi ; ce serait certainement ce qui se serait produit dans un Etat normal. Mais n'oublions pas que nous avons affaire au Mexique, c'est-à-dire à un pays en voie de croissance, où toutes les questions sont plus que partout ailleurs primées par la question financière, et que dans une semblable

nation le gardien du Trésor public occupe de fait et nécessairement la place prépondérante.

C'est ce qui explique, en dehors de la grande compétence d'organisateur et d'économiste de M. Limantour, pourquoi c'est lui qui, en septembre 1898, présente au Président de la République Mexicaine le rapport dont devait découler la loi générale des chemins de fer.

Ce rapport est pour l'observateur beaucoup plus utile que la loi elle-même, il est à lui seul un véritable cours d'économie politique et eût fait honneur à la signature de n'importe quel grand ministre ; nous n'hésitons pas à en faire l'analyse rapide et à en citer quelques fragments.

Et d'abord une constatation qui résume en quelques mots tout ce nous avons déjà dit sur les chemins de fer mexicains :

« Nous sommes arrivés à une période de notre histoire, dit M. Limantour, pendant laquelle c'était une véritable nécessité d'établir par tous les moyens possibles et au prix des plus lourds sacrifices les voies ferrées qui pouvaient mettre en communications faciles et économiques les diverses régions d'un pays si étendu et si varié par ses productions ; il est maintenant indispensable d'adopter une ligne de conduite bien définie, et à laquelle seront assujettis le gouvernement actuel et ses successeurs, pour donner les concessions et signer les contrats de tra-

vaux, pour rechercher la meilleure application des ressources de la nation. »

Cette ligne de conduite le ministre l'indique : elle consistera à faire un choix rationnel soit des concessions en vigueur, soit des demandes de concessions, à encourager les unes plus que les autres en dirigeant les efforts de l'initiative privée et du gouvernement vers les voies d'utilité immédiate. (Voir à ce propos le Chapitre III de la 1<sup>re</sup> Partie.)

En un mot c'est un appel à la prudence que formule le ministre des Finances du Mexique, appel pleinement justifié car il exposait qu'au 1<sup>er</sup> juillet 1898, des concessions étaient accordées pour 5.930 kilomètres à construire, et que le gouvernement était engagé à les subventionner de la façon suivante :

|                                                                                    |     |                   |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------------------|
| En bons 5 o/o de la dette intérieure amortissable.....                             | \$. | 33.602.750        |
| En bons spéciaux de 5 o/o.....                                                     |     | 796.000           |
| En bons spéciaux de 6 o/o.....                                                     |     | 13.803.652        |
| En deniers effectifs :.....                                                        |     | 2.016.800         |
| Pour le chemin de fer de Tehuantepec en deniers et bons de la dette amortissable.. |     | 6.500.000         |
| Total....                                                                          |     | <u>56.719.202</u> |

C'est-à-dire une somme de plus de la moitié supérieure à ce que sera le budget de prévision des recettes pour l'année fiscale 1907-1908.

Le gouvernement fédéral devra donc faire des

sélections, mais il devra aussi, après enquête préalable, continuer à assurer de son concours financier les concessions utiles, il faudra toujours émettre des bons du Trésor, M. Limantour s'y résigne. Il aurait peut-être mieux aimé avoir recours franchement à un emprunt, mais la situation hispano-américaine empêchait d'y songer.

Dorénavant on devra aussi s'assurer de la solidité financière des demandeurs de concessions et exiger d'eux le dépôt d'un cautionnement important, sauvegarder toujours le droit fondamental et primordial de propriété de l'Etat sur les lignes.

Le ministre préconise une durée uniforme de quatre-vingt-dix-neuf ans pour les concessions, avec retour, après cette période de la ligne à l'Etat, sans autre indemnité que celle du matériel.

Il réclame des concessionnaires l'engagement de ne jamais céder leurs droits sans l'approbation gouvernementale, prévoit le rachat forcé par l'Etat au seul cas de non-exécution des travaux dans les délais, en faisant passer les droits des particuliers après ceux de la chose publique.

Toutes ces prescriptions du rapport de M. Limantour et qui devaient passer dans la loi du 22 avril 1889, se trouvaient bien pour la plupart dans les actes de concessions antérieurs, mais il était urgent de les voir consacrer d'une façon absolue et impérative par un acte législatif.

Il fallait également réglementer les subventions pécuniaires accordées sous forme d'exemptions de droits de douanes et d'impôts. Ces exemptions devaient généralement être en vigueur pour le temps de la construction des lignes et pour une durée de quinze années à dater de la construction ; or les concessionnaires demandaient pour la plupart des prorogations de délais de construction, et émettaient la prétention de faire courir en conséquence les quinze années prévues ; d'autres demandaient plus simplement la prorogation du délai même de quinze années. Dans son rapport M. Limantour se montre hostile non seulement à ces pratiques mais encore au principe des exemptions, et il motive très justement son hostilité par une raison fiscale et une raison économique : il est d'abord coûteux pour le Trésor public d'être spolié de l'impôt qui doit être légalement et uniformément perçu, l'exemption d'impôt est même contraire d'après lui aux lois constitutionnelles ; enfin les exemptions des droits de douane favorisent le développement de certaines industries aux dépens des autres, et empêchent la création de nouvelles branches de l'activité nationale.

Le rapport de M. Limantour est un exposé très élevé et très pratique de la politique future du gouvernement mexicain, voilà du reste comment il entrevoit cette politique :

« La conduite normale du gouvernement devra

être nécessairement logique, simple, équitable et économique. Logique en correspondant à une idée déterminée, bien étudiée et formulée. Simple, en supprimant les difficultés et les obscurités produites ou pouvant se produire à la suite de l'intervention des particuliers intéressés dans l'obtention, la modification ou la prorogation des concessions. Equitable, parce que tenant compte des intérêts les plus vivaces du pays, écartant les questions de personnalités ou de localités, elle donnera satisfaction aux droits de la communauté. Economique, parce qu'elle sera l'unique moyen donnant le plus de résultats avec le minimum d'efforts. »

A la suite de ce lumineux exposé des motifs, la loi du 22 avril 1899 ne pouvait que consacrer les idées de M. Limantour. Nous avons déjà étudié une partie de cette loi, celle qui regarde les travaux à effectuer, quand nous avons parlé des améliorations à apporter aux réseaux des chemins de fer mexicains ; mais il existe une partie administrative qu'il est intéressant de connaître :

C'est d'abord une division en trois groupes des voies ferrées mexicaines :

1<sup>o</sup> Les voies générales de communications. Ce sont celles qui font communiquer les Etats, le district fédéral ou les territoires entre eux, alors même qu'elles ne relieraient que deux de ces divisions politiques ou administratives ;

2° Les voies d'intérêt local du district fédéral ou des territoires ;

3° Les voies d'intérêt local des Etats.

Toutes les lignes du premier groupe sont soumises à la juridiction fédérale, il en est de même des autres si elles ont été concédées ou si elles sont subventionnées par la fédération. Sont également soumises au gouvernement fédéral les voies aboutissant à un port ou à un point-frontière et celles qui sont dans une zone de 100 kilomètres de la frontière terrestre.

En un mot, il est exact de dire que la majeure partie des chemins de fer mexicains sont subordonnés à la juridiction fédérale, nous croyons que l'on ne peut guère en excepter que les voies ferrées de peu d'importance établies pour desservir des propriétés minières par exemple. Quant aux lignes dont les Etats particuliers avaient entrepris la construction, nous avons vu qu'elles ont été reprises pour la plupart par les concessions postérieures.

La loi mentionne l'obligation pour les compagnies d'être représentées auprès du gouvernement.

Elle exige l'autorisation préalable pour le transfert, la vente et l'établissement d'un droit hypothécaire; elle interdit ces opérations au profit d'un Etat étranger.

Les tarifs font l'objet d'une disposition capitale : tous les trois ans on doit procéder sous le contrôle

de l'Etat fédéral à leur revision, et l'Etat a le droit d'ordonner et d'imposer un abaissement de 10 0/0, toutefois il garantit en cas de modification imposée et pour la classe touchée, une recette annuelle au moins égale au produit moyen, réalisé pendant le cours des cinq dernières années.

Et comme il faut encore construire coûte que coûte des chemins de fer, comme il ne faut pas effrayer les capitalistes étrangers, la loi spécifie que le concours pécuniaire de l'Etat pourra être acquis quelle que soit la nationalité des concessionnaires, elle décide que les capitaux étrangers ou nationaux sont placés sous « la sauvegarde de la nation » et déclarés : « exempts de représailles, de confiscation, d'embargo pour cause de guerre ».

Telle est donc la loi du 22 avril 1899, la Loi générale des chemins de fer mexicains. En définitive elle consacre le régime des concessions en assurant à l'Etat le contrôle indispensable, surtout dans un pays ouvert à l'activité de l'étranger et où par conséquent il faut que l'intérêt public soit pleinement sauvegardé pour ne pas être contre-balancé par les conflits particuliers.

Si nous voulons résumer les prescriptions de ce monument législatif, nous ne pouvons mieux faire que citer un passage du *Mexique au commencement du XX<sup>e</sup> siècle*, passage dû à la plume autorisée de M. Camille Krantz :

« Au point de vue administratif, les dispositions de la loi de 1899 sont, pour la plupart, analogues à celles que l'on rencontre dans toutes les autres législations, qu'il s'agisse de fixer la procédure à suivre en vue de l'instruction des demandes de concessions, de l'étude et de l'approbation des projets, ou bien d'assurer la construction des lignes, d'en réglementer l'exploitation ou de préciser l'étendue du droit de contrôle que le gouvernement fédéral s'est réservé au triple point de vue financier, technique et commercial. »

Après la promulgation de la loi générale sur les chemins de fer, le gouvernement ne s'est pas contenté du programme qu'il s'était fixé dans les textes, nous aurons l'occasion de voir bientôt que sa politique s'exerçait très utilement pour s'immiscer d'une façon sûre et avant tout pratique dans l'exploitation des voies ferrées, mais pour rester dans les limites du programme de ce chapitre, bornons-nous à rappeler qu'en 1902, il rendit obligatoire la langue espagnole sur les chemins de fer. Ce fait, qui à première vue peut sembler très ordinaire et très banal, indique bien que le Mexique est arrivé à faire son éducation économique en vue des chemins de fer, puisqu'il a désormais un personnel suffisamment national pour exiger l'emploi de la langue du pays.

Il est un acte législatif universellement connu qui doit trouver ici sa place : nous voulons parler de la

réforme monétaire, définitivement accomplie le 1<sup>er</sup> mai 1905. Cette réforme eut pour résultat d'empêcher l'importation des piastres au Mexique en frappant l'argent d'un droit de \$ 15, de supprimer la liberté de la frappe et de fixer la valeur de la monnaie d'argent. Naturellement ces mesures n'affectent en rien la situation légale des chemins de fer mexicains, mais elles ont une immense répercussion sur leur situation économique. La baisse de la piastre a, en effet, coïncidé avec la construction des lignes, et pendant que les compagnies payaient en or : les intérêts des capitaux investis, presque tous étrangers, le prix de leur matériel et le salaire de leurs principaux employés, elles recevaient d'autre part des piastres pour solde de leurs transports et ne pouvaient pas élever leurs tarifs sans l'autorisation du gouvernement, autorisation que ce dernier n'accordait qu'à la dernière extrémité.

Un exemple fera mieux comprendre la situation précaire qu'occasionnait aux compagnies la baisse du change : si durant la crise on calculait en or le bénéfice qu'elles réalisaient, on s'apercevait que calculé de cette façon le bénéfice allait en diminuant, alors qu'au contraire le bénéfice en piastres allait en augmentant.

Maintenant tout est changé : les compagnies connaissant la valeur exacte de la monnaie qu'elles

reçoivent, peuvent avoir des comptes clairs et se livrer aux prévisions indispensables pour la bonne marche de leurs entreprises.

## CHAPITRE III

### La Consolidation des Chemins de Fer

---

Le régime organisé par la loi du 22 avril 1899 ne devait et ne pouvait pas rester intangible ; comme nous avons déjà eu l'occasion de le dire, c'était en quelque sorte le régime de la liberté des concessions, mitigé par quelques interventions obligatoires ou facultatives de la part du gouvernement fédéral ; mais les restrictions apportées par la loi ou par les accords conclus avec les compagnies pouvaient toujours être facilement atténuées ou contournées.

Remarquons d'ailleurs que l'esprit du législateur mexicain, et cela résulte de quelques passages cités plus haut du rapport de M. Limantour, avait une préoccupation dominante : la construction des voies ferrées, l'exploitation passait au second plan, on pouvait même être tenté de dire que les hommes d'Etats mexicains ont fait ce raisonnement essentiellement pratique : construisons d'abord, et, puis-

que nous ne pouvons pas construire nous-mêmes, faisons construire par les autres, après nous aviserons pour exploiter.

Or, un régime de liberté pour l'exploitation des chemins de fer ne convient pas à tous les pays, et il convient d'autant moins, croyons-nous, lorsque l'on a affaire à une nation ne formant pas un tout économique bien homogène, quand on a devant soi diverses régions d'un même Etat profondément dissemblables quant à la densité de la population, quant à la production du sol, quant au système orographique, et aussi quant à la civilisation.

Nous avons déjà constaté que les chemins de fer mexicains délaissaient la côte du Pacifique, qu'ils tendaient tous à lancer leurs voies du côté du Golfe du Mexique et du côté des Etats-Unis : deux compagnies différentes aboutissent à Vera-Cruz, deux grands systèmes se dirigent sur la frontière du Nord : le Central et le National, et le premier de ces systèmes a réussi à s'assurer la ligne de Monterrey au port de Tampico.

Le régime de la liberté absolue pour l'exploitation des voies ferrées est encore plus dangereux quand les compagnies de chemins de fer n'appartiennent pas à des nationaux, lorsque les capitaux sont étrangers. S'il est vrai de dire que l'argent n'a pas de patrie, il faut cependant reconnaître que la loi d'un pays pourra atteindre d'une façon relativement com-

mode les capitaux de ses ressortissants et les plier en quelque sorte à ses commandements, mais il n'en est pas de même s'il s'agit de l'argent des voisins : on risque, abstraction faite de l'intervention diplomatique à redouter, de voir cet argent repasser la frontière, et si le pays en a un besoin réel il entre dans un inconnu redoutable et dont il lui sera souvent impossible de sortir.

Au Mexique, nous l'avons vu, les principales voies de communications étaient entre des mains étrangères et on ne pouvait pas vraiment espérer les sacrifices des intérêts momentanés des actionnaires à ceux d'une nation étrangère.

Ces intérêts des compagnies diverses pouvaient se résumer en ceci : monopole du trafic dans les régions les plus complètement desservies, c'est-à-dire celles du nord-est, limitées à l'ouest par la grande ligne du Central et au sud par le chemin de fer mexicain de Vera-Cruz à Mexico. Or, pour arriver à ce résultat, c'était fatalement la guerre des tarifs qui devait s'en suivre.

Cet état de choses dangereux a vite été entrevu par le gouvernement fédéral : nous avons déjà mentionné dans cet ordre d'idées le rapport au Président de la République de M. Limantour, en date du 20 juillet 1903, rapport qui préconisait l'établissement d'une commission des tarifs. Ce même rapport contient pour notre sujet d'autres passages impor-

tants qu'il convient de signaler, toujours en ce qui concerne le danger que peut faire courir à un pays la concurrence des compagnies de chemins de fer, en voici quelques-uns :

« Il est également certain que la construction de lignes parallèles, dont l'objet est de disputer le même trafic, est désavantageux pour la généralité des intéressés. Elle peut seulement se justifier par le bénéfice des actionnaires si l'abondance des frets peut alimenter deux ou plusieurs compagnies. Mais ce cas ne saurait se présenter dans la presque totalité du pays, les compagnies rivales perdent ainsi des capitaux qu'on aurait pu utilement employer dans l'exploitation d'autres régions séparées du reste du pays, et ainsi les résultats de cette pratique sont pour la nation inverses de ceux que l'on croit communément.

« Il ne faut pas perdre de vue qu'à l'étranger l'Etat et la prospérité d'un pays sont jugés par la cotation des titres de sa dette et des emprunts des chemins de fer, de telle sorte que l'on ne peut rester indifférent en face des causes qui peuvent influencer sur l'inversion des capitaux dans ce genre d'affaires.

« D'autre part, si la concurrence entre deux lignes se disputant un trafic qui suffit à peine pour l'une d'elles, amène un bénéfice pour le public en diminuant les prix des transports, ce bénéfice n'est que transitoire, il y est mis fin par un accord ou par l'écrasement d'une compagnie, et les tarifs sont

remis égaux ou plus élevés pour atténuer les pertes de la lutte. »

Le danger, répétons-le, était surtout à redouter dans les résultats qu'occasionnerait la lutte entre les deux plus grandes entreprises : le Chemin de fer Central et le Chemin de fer National. Ce qui était à craindre tout particulièrement, c'était la fusion en un trust de ces deux compagnies, et à cet égard M. Limantour dans le même rapport s'exprimait ainsi :

« Cette crainte est fondée, la réalisation d'une semblable entente aurait pour conséquence inéluctable une lutte entre ce trust et les autres compagnies, se terminant tôt ou tard par la fusion volontaire ou forcée de toutes les compagnies.

« S'opposer à ce péril avec les moyens actuels fournis par les actes de concessions et par les lois en vigueur est chimérique : ni la clause de non transfert sans l'approbation du gouvernement, ni les autres stipulations de la loi ou des contrats ne seraient efficaces. Ce péril était bien prévu lors de l'octroi des premières concessions et ainsi s'explique la condition toujours stipulée du consentement au transfert ; mais on ne pouvait alors prévoir les moyens pris depuis pour réunir en une seule plusieurs compagnies, laissant à chacune sa personnalité civile distincte de celle du trust, de telle sorte que devinrent stériles les conditions précitées. En effet, il ne s'agis-

sait plus pour ainsi dire de transferts ni de fusions à proprement parler, mais de simples achats d'actions en quantité suffisante pour dominer dans les assemblées, et obtenir ainsi la direction des compagnies. »

Les mêmes préoccupations sont encore exprimées dans le rapport du général Porfirio Diaz pour les actes de son administration du 1<sup>er</sup> décembre 1900 au 30 novembre 1904 :

« En ces derniers temps, dit le Président, un danger bien plus grand encore fut à craindre : la possibilité d'un trust des chemins de fer, en vertu de l'accord entre deux fortes entreprises qui, peu à peu, étaient devenues possesseurs de grandes étendues de lignes ferrées, et dont l'antagonisme momentané pouvait se transformer en un accord qui amènerait avec lui une élévation des frets. Ce fait, d'ailleurs, a été enregistré invariablement dans tous les pays où l'on a inauguré le régime des grands syndicats industriels. »

Le ministre des Finances mexicaines déclarait dans son rapport qu'il était inutile d'apporter un remède à cette situation par voie législative, et notamment en réformant la loi du 22 avril 1899. Nous le croyons volontiers : toucher au régime légal ou contractuel des compagnies était en réalité toucher à l'argent de l'étranger, argent dont le besoin se faisait encore sentir, c'était, avouons-le, bien délicat. On ne pouvait pas davantage et pour la même raison, procéder

rigoureusement, en déclarant la caducité de toutes les concessions remplissant plus ou moins les conditions prescrites. Mais il était aussi de première importance de ne pas attendre l'expiration normale des concessions pour agir, il ne fallait pas laisser s'établir un trust américain, dont tout le monde parlait déjà, et qui par sa puissance aurait tenu tête victorieusement au gouvernement fédéral.

Le moyen à employer, M. Limantour expose qu'il doit consister à se servir du même système que les compagnies tentent de s'approprier : l'achat des actions, mais non plus au profit d'une société, au profit de l'Etat, et voilà comme il entrevoit cette opération dans le rapport de 1903 :

« Le gouvernement, en acquérant la majorité dans l'assemblée des diverses compagnies, pourrait constituer un système de lignes qui par sa grande extension et l'importance des régions traversées le mettrait en mesure d'exercer sur les autres compagnies une influence également utile pour tous, amenant la fin de rivalités ruineuses, encourageant le trafic par les voies naturelles et une exploitation commerciale, faisant bénéficier le public d'une grande partie des économies réalisées, protégeant d'une manière équitable les capitaux investis et les autres branches de la richesse publique. En un mot, de leur qualité d'actionnaire d'un ample réseau de voies ferrées, les pouvoirs publics se fortifieraient en ajoutant aux

droits naturels de tout gouvernement ceux que peut exercer une majorité dans une assemblée de société. »

En résumé, ce que préconisait le ministre des Finances, c'était la formation d'un trust national des voies ferrées par l'Etat lui-même. Dans la pratique, ce fut l'élévation en face du chemin de fer Central d'un vaste groupement comprenant tour à tour : l'Interocéanique, l'International et le National, groupement auquel s'ajoute d'une façon un peu différente le chemin de fer de Vera-Cruz au Pacifique. Le résultat forcé de cette combinaison, ou plutôt de cette série de combinaisons, devait être l'entrée du Central lui-même dans le trust, entrée qui donne lieu à la loi dite de consolidation, et c'est ce qui fait que nous croyons devoir appeler ces opérations : les opérations préparatoires à la consolidation.

Nous allons en dire quelques mots :

Le Chemin de fer Central, comme nous l'avons déjà signalé, en plus de sa principale ligne : Mexico à Pase del Norte (Ciudad Juarez), avait une sortie sur le golfe du Mexique par la ligne Monterrey à Tampico. Il était donc urgent pour le National, exploitant la voie de Mexico à Laredo, et déjà allié avec l'International, touchant également la frontière américaine à Ciudad Porfirio Diaz, d'acquérir lui aussi un débouché sur le golfe du Mexique, et pour cela d'englober si possible le Chemin de fer Inter-

céanique de Mexico à Vera-Cruz. Si le National aboutissait dans cette voie, la résultante immédiate en était la création de deux puissants syndicats rivaux, qui, après une lutte acharnée, auraient fusionnés en un trust mettant en péril, malgré l'Etat, les intérêts économiques, et peut-être la sécurité nationale.

Le gouvernement fédéral, ne pouvant avoir recours à des moyens législatifs, et voulant éviter la lutte prochaine des deux grands systèmes, ainsi que la fusion inévitable et en dehors de lui, décida de se porter acquéreur d'actions de l'Interocéanique, et réussit, en septembre 1902, à se faire adjuger pour 1.000.000 de livres des actions *débuturadas* de cette compagnie, acquérant ainsi d'un seul coup la majorité dans les assemblées.

Il était alors de toute nécessité pour le National, isolé et affaibli dans sa lutte contre le Central, d'entrer en pourparlers avec le gouvernement mexicain détenant la ligne qu'il convoitait. Ces pourparlers, engagés par la maison Speyer et C<sup>ie</sup> de New-York, aboutirent à une cession au gouvernement fédéral de la majorité des actions du National pour une somme de 9.000.000 de dollars, somme payée par la remise des actions de l'Interocéanique pour 4.500.000 dollars, et le reste en argent. Ces deux opérations permirent au Président Diaz de déclarer à ses compatriotes que le gouvernement avait ainsi le contrôle sur « un système de voies ferrées » de

5.500 kilomètres, lequel, tant par l'étendue du réseau qu'il embrasse que par l'importance des points terminus de son trafic international garantit les intérêts du pays contre la possibilité d'un futur trust des chemins de fer ».

Pendant cette même période, le Mexique menait à bien une autre opération, celle de l'achat de la totalité des actions du Chemin de fer de Vera-Cruz au Pacifique, ligne qui relie le grand port du golfe du Mexique à la station de Santa-Lucrecia sur le Tehuantepec. Cette opération, dont il est bon de dire quelques mots, créait un réseau national qui restera en dehors de la Consolidation comme nous le verrons plus loin.

La ligne de Vera-Cruz au Pacifique était aux mains d'une compagnie appartenant elle-même à une société américaine : The Maryland Trust Company. Cette dernière fut mise en liquidation et son liquidateur céda au gouvernement fédéral la totalité des actions du chemin de fer du Pacifique en échange de la garantie du principal et des intérêts à  $4\frac{1}{2}$  o/o d'un emprunt obligataire de 7.000.000 de dollars, permettant au syndic d'éteindre toutes les dettes hypothécaires ou autres de l'ancienne compagnie.

Le résultat de cette dernière combinaison est donc d'ajouter au Tehuantepec la ligne de Vera-Cruz au Pacifique, comme chemin de fer appartenant en propre et en totalité à l'Etat fédéral mexicain. Ces

deux voies ferrées, dont l'importance ne saurait échapper, n'ont pas été comprises dans la consolidation.

Ce dernier acte ne devait, en effet, viser que les systèmes gravitant autour du National et du Central, ceux pour lesquels le Mexique ne serait pas propriétaire absolu, mais seulement actionnaire principal.

L'englobement du Chemin de fer Central par le trust national était pour ainsi dire une nécessité économique, la grande compagnie avait en définitive contre elle non seulement un groupement de la plupart des autres, mais encore l'appui que leur prêtait l'Etat; cependant, cette fusion ne devait se réaliser qu'en 1906, permettant auparavant à la Compagnie du Chemin de fer National, c'est-à-dire au trust lui-même, d'acquérir le chemin de fer de Hidalgo, d'une longueur de 154 milles et desservant le district minier de Pachuca.

C'est qu'en effet le seul fait de l'unité de direction, amenant des combinaisons favorables de tarifs, donnait des bénéfices appréciables et attirait au groupe les lignes encore dissidentes. En 1905, les résultats économiques donnent pour le réseau du National une augmentation de bénéfices de \$ 609.491 sur 1904, et pour l'Interocéanique une augmentation de \$ 192.656.

Aussi comprend-on que le monde financier se préoccupe beaucoup avant le mois de décembre 1906 de l'éventualité de l'acquisition par le Mexique des

actions de la compagnie du Central. On prétendit même qu'un voyage du ministre des Finances mexicaines à Paris n'avait d'autre but que la négociation d'un emprunt pour cet achat ; et on peut assurer que la certitude de la fusion future n'a pas été un facteur négligeable dans l'échec supporté par le Central quand il voulut émettre de nouveaux titres à New-York pour amortir une partie de ses obligations.

Ce fut le 14 décembre 1906, que M. Limantour présenta à la Chambre des députés un projet de loi relatif à l'acquisition du chemin de fer Central, et portant création en même temps d'une société pour l'exploitation des réseaux du Central, et du National, ce dernier comprenant en outre : l'International, l'Interocéanique et l'Hidalgo. Ce projet fut voté le 19 décembre 1906 et on en trouvera le texte dans les annexes de cet ouvrage. C'est ce que l'on désigne sous le nom de Consolidation des Chemins de fer Mexicains.

Mais il est surtout intéressant de dire quelques mots de la combinaison financière permettant la mainmise du Mexique sur 11.000 kilomètres de voies ferrées :

La Société mexicaine que vise la loi du 19 décembre 1906 est au capital de 225.000.000 de dollars (or), elle est formée par un syndicat de banquiers américains, français, anglais et allemands, offrant gratuitement à l'Etat mexicain la majorité des actions.

Toutes les propriétés des anciennes compagnies sont transmises à la nouvelle.

Cette dernière émettra des bons de première hypothèque à 4 1/2 0/0, et des bons de seconde hypothèque à 4 0/0, seuls, le capital et les intérêts des bons de seconde hypothèque seront garantis par l'Etat.

Les actions sont les unes privilégiées et les autres ordinaires.

Mais tous ces titres ne seront émis qu'au fur et à mesure de l'amortissement des actions et obligations des anciennes compagnies, contre lesquelles ils seront échangés.

Il existe un Conseil d'administration de vingt et un membres, dont un groupe de douze au siège social à Mexico, et un groupe de neuf au comité local de New-York.

Bref, si l'on se reporte au texte de la loi, on peut résumer en quelques mots le rôle et la situation de l'Etat fédéral mexicain dans l'opération de la consolidation :

Vis-à-vis de la nouvelle Société le Mexique a un double caractère :

1° Il est apporteur de ses propriétés : droits primordiaux consacrés par les anciens actes de concessions et qu'il transfère à nouveau pour la durée de la Société, actions du chemin de fer National qui lui appartiennent comme nous l'avons vu.

2° Il est caution pour le capital et l'intérêt à 4 o/o des bons de seconde hypothèque.

Comme contre-partie, soit de ses apports, soit de sa garantie éventuelle, il reçoit la majorité des actions émises, c'est-à-dire qu'il acquiert la haute main sur la direction, l'exploitation et l'administration des lignes appartenant à la société.

Et pour arriver à ce résultat, l'article 2, alinéa 2, de la loi du 19 décembre 1906, stipule que le gouvernement n'aura aucun versement à faire, ni aucun bon de la dette à émettre ; d'ailleurs dans son discours, le ministre des Finances insistait tout particulièrement sur ce fait : « l'Etat ne déboursa pas un centavo », et pour le service des intérêts des bons de deuxième hypothèque, il estimait que les recettes des lignes (15.000.000 de piastres en 1905) y suffiraient amplement.

Au fond le système prévu par la consolidation, est la création d'un régime nouveau pour les chemins de fer mexicains compris dans cet acte ; c'est la mise en vigueur d'un système d'exploitation absolument différent de celui qu'avait pu faire prévoir la loi de 1899, visant surtout la construction. C'est l'Etat venant pour ainsi dire jouer le rôle de simple particulier dans une société commerciale. On peut même ajouter que ce régime a un aspect de libéralisme que l'on ne pourrait trouver dans aucune autre combinaison, puisqu'il permet à l'Etat d'exercer ses droits,

non plus en sa qualité de « souverain », mais en sa qualité de principal actionnaire, centralisant la majorité des actions aux assemblées générales.

Telle qu'elle a été conçue, préparée et exécutée, cette opération ne pourra pas, croyons nous, amener des mécomptes financiers ou économiques au Mexique, et elle aura certainement et au minimum, les avantages que M. Limantour énonçait ainsi dans son discours à la Chambre des députés :

« Il existe donc, Messieurs, en faveur de la consolidation des deux grands systèmes : National et Central, trois sortes d'arguments. D'abord éviter des frictions entre des entreprises qui se font mutuellement concurrence, ou qui craignent d'être en butte aux hostilités de celle dans laquelle le gouvernement a la majorité des actions. En second lieu, éviter l'absorption de quelques-unes des compagnies indépendantes du Gouvernement, par un des grands systèmes de chemins de fer de Etats-Unis. Enfin, réaliser d'importantes économies grâce à la fusion des voies ferrées sous une même direction. »



## CONCLUSION

Donner une conclusion à une étude sur les chemins de fer d'un pays géographiquement et économiquement si dissemblable du nôtre semble, à première vue, une chose bien paradoxale. Il ne peut, en effet, être tiré aucune considération pratique pour un pays comme la France, des différents stades par lesquels ont passé le régime des voies ferrées mexicaines ou leur organisation ; chez nous les chemins de fer sont arrivés quand nous étions parvenus à un état économique aussi développé qu'il pouvait l'être pour l'époque : au Mexique, comme dans tous les pays neufs, c'est, au contraire, l'établissement d'une ligne qui motive, ce que nous appellerons d'une façon un peu prétentieuse : l'accouchement d'une région.

Faire naître le plus de contrées à la production, telle doit être la pensée directrice des gouvernants de la plupart des nations, qui, comme toutes celles de l'Amérique Latine, ont en réserve des richesses agricoles et minières considérables.

Comment convient-il de procéder dans ces pays

pour la création et l'exploitation des chemins de fer ? c'est là une question essentiellement complexe, que l'on ne peut résoudre en Europe, que l'on ne peut même pas toujours résoudre sur place, car les tâches à remplir sont multiples et se présentent souvent toutes à la fois, si bien que nous croyons pouvoir manifester un véritable sentiment d'admiration pour le pays qui nous occupe.

Non seulement de 1880 à nos jours, il a construit plus de 16.000 kilomètres de chemins de fer, mais il en est encore devenu propriétaire pour la grande partie, tout en opérant la conversion de sa dette, en fixant la valeur de sa monnaie, en créant sur son sol des industries florissantes et en améliorant son agriculture.

Sans doute il reste beaucoup à faire pour donner au Mexique toutes les voies de communications qui lui sont indispensables, toutefois les résultats acquis en peu d'années sont magnifiques, et il est permis de croire que le régime très sage des chemins de fer peut assurer un développement encore plus rapide : la Société créée en conformité avec la loi de décembre 1906 a comme objet la création et l'acquisition de lignes, et il n'est pas douteux qu'elle deviendra assez vite une puissance financière capable de doter le Mexique des lignes qui lui seraient bien utiles si elles se dirigeaient vers les côtes du Pacifique.

Rappelons aussi en terminant que l'importance mondiale du Mexique ne peut manquer de s'accroître très rapidement au fur et à mesure que de nouvelles voies permettront la mise en valeur des innombrables mines que recèle son sol ; et qu'enfin l'inauguration récente du chemin de fer de l'isthme de Tehuantepec lui assure pour toujours un trafic international considérable.

---

Vu : Le Président de la thèse :

PERREAU

Vu : le Doyen :

LYON-CAEN

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris

L. LIARD

## ANNEXES

Loi votée le 19 décembre 1906 par la Chambre des députés relative à la Consolidation des Chemins de Fer Mexicains.

Article premier. — Le pouvoir exécutif fédéral est autorisé à organiser, par un ou plusieurs décrets, une compagnie ou corporation mexicaine représentée par des actions à responsabilité limitée, dont le siège social sera à Mexico et qui aura pour objet d'acquérir les propriétés des chemins de fer National et Central, avec pouvoir d'acheter, de construire et d'administrer d'autres lignes au Mexique et d'exécuter tous actes, opérations et contrats relativement à l'objet de la présente autorisation.

Dans le ou les décrets que publiera le pouvoir exécutif, seront établies les bases les mieux adaptées, en substance et en forme, au caractère légal que devra avoir la corporation pour l'accomplissement des fins auxquelles elle est destinée.

Art. 2. — Le pouvoir exécutif est aussi autorisé à faire tels

arrangements qu'il jugera nécessaire pour effectuer la consolidation projetée, sous les réserves suivantes :

1° Le gouvernement fédéral acquerra et possèdera, en son nom, un nombre suffisant d'actions de la Compagnie pour avoir la majorité des votes dans les assemblées générales ;

2° La compensation, en vertu de laquelle la majorité des actions doit être obtenue, ne comportera aucun versement en espèces, ni aucune émission de bons de la dette publique. Elle sera obtenue en échangeant les actions du chemin de fer National, que le gouvernement possède actuellement, et au moyen d'une garantie subsidiaire accordée à une des classes d'obligations devant être émises par la nouvelle Compagnie. Ces valeurs ne devront pas porter plus de 4 o/o d'intérêt.

3° L'émission d'obligations qui seront garanties par le gouvernement sera limitée à la somme nécessaire pour couvrir seulement une partie des bons en circulation des Compagnies devant être incorporées et pour fournir à la nouvelle Société les fonds qu'exigeraient les frais de l'incorporation, la construction ou l'achat de nouvelles lignes ferrées ou de titres d'entreprises ou de compagnies de transports, et, en dernier lieu, pour perfectionner et équiper ces lignes et celles qui existent déjà ;

4° Les actions ou titres qui assureront au gouvernement fédéral la majorité des votes, à laquelle se réfère la première fraction, ne pourront être aliénés, ni grevés d'aucune manière, sans l'autorisation du Congrès.

5° Dans les conventions ou arrangements que conclurait

l'Exécutif fédéral, en vertu de la présente autorisation, les concessions des compagnies dont les propriétés sont incorporées ou acquises, ne seront modifiées en aucune façon.

Art. 3. — L'Exécutif fédéral rendra compte au Congrès, en temps opportun, de l'usage qu'il aura fait des autorisations que lui accorde la présente loi.

*Subventions payées aux Chemins de fer par le Trésor  
fédéral jusqu'au 30 juin 1902*

Extrait de l'ouvrage *Tres Monografias* de M. Macedo.

| Noms des lignes                                                      | Deniers ou certificats<br>de douanes<br>pesos | Bons de 5 ou<br>6 o/o remb.<br>au pair<br>pesos | Total<br>pesos |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------|
| Mexicano (Mexico-Ve-<br>ra-Cruz) Via Orizaba                         | 13.685.194,59                                 |                                                 | 13.685.194,59  |
| Progreso y Merida. . .                                               | 218.718,00                                    |                                                 | 218.718,00     |
| Hidalgo . . . . .                                                    | 947.296,37                                    |                                                 | 947.296,37     |
| Vera-Cruz à Alvarado. .                                              | 394.000,00                                    |                                                 | 394.000,00     |
| Merida à Peto . . . .                                                | 577.445,85                                    | 293.750,00                                      | 871.195,85     |
| Interocéanico (Vera-<br>Cruz-Mexico, Via Ja-<br>lapa y Ramales . . . | 6.356.377,74                                  | 180.000,00                                      | 6.536.377,74   |
| Tehuantepec (propriété<br>nationale. . . . .                         | 12.619.728,53                                 | 33.088.700,00                                   | 45.708.428,53  |
| Sinaloa y Durango. . .                                               | 557.343,00                                    |                                                 | 557.343,00     |
| Central Mexicano . . .                                               | 21.526.007,25                                 | 2.320.000,00                                    | 23.846.007,25  |
| Nacional Mexicano. . .                                               | 11.929.870,00                                 | 380.000,00                                      | 12.309.870,00  |
| Sonora. . . . .                                                      | 2.171.310,60                                  |                                                 | 2.171.310,60   |
| Merida à Valladolid . .                                              | 615.608,00                                    | 312.550,00                                      | 928.158,00     |
| Tlalmacalno . . . . .                                                | 159.900,00                                    |                                                 | 159.900,00     |
| Merida à Campêche . .                                                | 880.915,00                                    | 243.750,00                                      | 1.124.665,00   |
| San Marcos à Nautla. .                                               | 70.600,00                                     | 349.000,00                                      | 419.500,00     |
| San Juan Bautista . . .                                              | 20.125,00                                     |                                                 | 20.125,00      |
| Chalchicomula . . . .                                                | 22.238,65                                     |                                                 | 22.238,65      |
| Tlascala y Santa Anna                                                | 28.000,00                                     |                                                 | 28.000,00      |
| Cardenas à Rio Grijal-<br>va. . . . .                                | 33.750,00                                     |                                                 | 33.750,00      |
| Toluca à Las Huertas                                                 | 46.250,00                                     |                                                 | 46.250,00      |
| Vanegas, Cerdral, Ma-<br>tehuala y Rio-Verde                         | 341.000,00                                    |                                                 | 341.000,00     |
| Merida à Sotuta . . . .                                              | 395.088,00                                    |                                                 | 395.088,00     |
| Mexicano del Sur (Pue-<br>bla à Ouxaca . . . .                       | 880.805,10                                    | 10.368.000,00                                   | 11.248.805,10  |
| Touela y Frontera . . .                                              |                                               | 444.000,00                                      | 444.000,00     |
| Monterey al Golfo<br>Mexicano (Monter-<br>rey à Tampico). . . .      |                                               | 5.534.572,24                                    | 5.534.572,24   |
| Tecolutla al Espinal . .                                             | 40.500,00                                     | 60.000,00                                       | 100.500,00     |
| Cordoba à Tuxtepec . .                                               | 408.000,00                                    |                                                 | 408.000,00     |

|                         |                      |                      |                       |
|-------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| Pachuca à Tampico. .    |                      | 665.000,00           | 665.000,00            |
| Michoacan y Pacifico. . | 133.000,00           | 369.000,00           | 502.000,00            |
| Mexicano del Nordeste   | 294.000,00           |                      | 294.000,00            |
| Salamanca al Valle del  |                      |                      |                       |
| Santiago . . . . .      | 280.000,00           |                      | 280.000,00            |
| Vera-Cruz à Boca Del    |                      |                      |                       |
| Rio . . . . .           | 83.000,00            |                      | 83.000,00             |
| Tula, Zucualtipan y     |                      |                      |                       |
| Tampico . . . . .       |                      | 560.000,00           | 560.000,00            |
| Baja California. . . .  |                      | 31.300,00            | 31.300,00             |
| Montealto . . . . .     |                      | 182.000,00           | 182.000,00            |
| Mexico-Cuernavaca y     |                      |                      |                       |
| Pacifico . . . . .      |                      | 5.225.800,00         | 5.225.800,00          |
| Carbonifera de Oaxa-    |                      |                      |                       |
| ca . . . . .            |                      | 603.700,00           | 603.700,00            |
| Chihuahua al Pacifico   |                      | 1.400.000,00         | 1.400.000,00          |
| Ciudad Juarez à Cor-    |                      |                      |                       |
| ralitos . . . . .       |                      | 2.000.000,00         | 2.000.000,00          |
| Vera-Cruz al Pacifico . |                      | 3.569.500,00         | 3.569.500,00          |
| Xico y San Rafael . .   |                      | 587.500,00           | 587.500,00            |
| San Luis Potosi à Rio-  |                      |                      |                       |
| Verde . . . . .         |                      | 240.000,00           | 240.000,00            |
| San Marcos à Teco-      |                      |                      |                       |
| lutla . . . . .         |                      | 150.850,00           | 150.850,00            |
| Tacubaya à Santa-Fé     |                      |                      |                       |
| (Distrits Federal). .   | 16.800,00            |                      | 16.800,00             |
|                         | <u>75.732.771,68</u> | <u>69.158.972,24</u> | <u>144.891.743,92</u> |

*Exploitation des Chemins de fer Mexicains*  
Extrait de l'ouvrage *Tres Monografias* de M. Macedo.

| Années | Kilomètres | Voyageurs  | Tonnes    | Produits bruts<br>en piastres |
|--------|------------|------------|-----------|-------------------------------|
| 1873   | 539.460    | 723.834    | 150.473   | 1.848.345,53                  |
| 1874   | 540.460    | 1.043.676  | 122.234   | 2.395.590,36                  |
| 1875   | 613.560    | 754.564    | 136.853   | 2.489.803,75                  |
| 1876   | 617.460    | 735.738    | 132.915   | 2.267.512,54                  |
| 1877   | 617.460    | 874.250    | 158.930   | 2.844.825,90                  |
| 1878   | 665.160    | 809.226    | 172.496   | 3.033.871,42                  |
| 1879   | 802.452    | 828.985    | 190.011   | 3.430.331,08                  |
| 1880   | 961.655    | 1.018.038  | 249.552   | 4.026.567,33                  |
| 1881   | 1.645.631  | 2.024.153  | 364.396   | 5.679.193,37                  |
| 1882   | 3.567.699  | 2.433.824  | 748.297   | 9.042.732,50                  |
| 1883   | 5.281.548  | 3.041.508  | 865.581   | 11.236.783,28                 |
| 1884   | 5.742.258  | 3.419.864  | 1.025.569 | 10.257.568,80                 |
| 1885   | 5.849.685  | 3.338.152  | 1.179.107 | 9.902.337,07                  |
| 1886   | 5.925.724  | 3.502.070  | 1.179.694 | 10.494.235,41                 |
| 1887   | 6.445.678  | 3.602.293  | 1.477.587 | 12.344.393,02                 |
| 1888   | 7.427.658  | 3.931.597  | 1.820.850 | 15.069.293,42                 |
| 1889   | 8.055.750  | 4.304.865  | 2.126.805 | 17.618.385,86                 |
| 1890   | 9.306.312  | 5.409.652  | 2.734.430 | 19.743.221,32                 |
| 1891   | 9.846.774  | 6.622.142  | 3.232.969 | 22.565.596,32                 |
| 1892   | 10.265.607 | 5.223.959  | 2.191.021 | 24.193.768,30                 |
| 1893   | 10.430.633 | 7.050.865  | 3.795.760 | 24.513.143,91                 |
| 1894   | 10.551.411 | 4.237.169  | 4.120.631 | 23.049.052,47                 |
| 1895   | 10.537.468 | 5.653.475  | 4.073.359 | 27.733.854,00                 |
| 1896   | 10.846.967 | 4.949.011  | 3.987.769 | 30.017.644,30                 |
| 1897   | 11.512.783 | 6.373.123  | 4.871.474 | 34.967.350,20                 |
| 1898   | 12.079.928 | 6.373.240  | 6.077.677 | 38.274.778,74                 |
| 1899   | 12.544.394 | 8.968.267  | 5.424.963 | 44.046.053,40                 |
| 1900   | 13.615.342 | 10.709.462 | 7.522.923 | 49.425.478,02                 |
| 1901   | 14.523.760 | 11.141.684 | 6.758.553 | 48.880.495,56                 |
| 1902   | 15.135.479 | 12.386.126 | 8.488.369 | 56.049.221,09                 |

*Exploitation des Chemins de fer du district fédéral*

Extrait de l'ouvrage *Tres Monografias* de M. Macedo

| Années | Kilomètres | Voyageurs  | Produits bruts<br>en piastres |
|--------|------------|------------|-------------------------------|
| 1873   | 38.788     | 3.760.653  | 248.769,02                    |
| 1874   | 46.468     | 3.088.808  | 269.905,82                    |
| 1875   | 48.748     | 3.597.197  | 309.892,35                    |
| 1876   | 48.893     | 3.545.589  | 297.358,09                    |
| 1877   | 54.911     | 4.455.595  | 371.441,97                    |
| 1878   | 72.188     | 4.605.223  | 366.928,47                    |
| 1879   | 83.475     | 5.084.669  | 398.387,57                    |
| 1880   | 115.289    | 6.165.461  | 477.568,06                    |
| 1881   | 123.104    | 7.675.829  | 638.714,74                    |
| 1882   | 138.879    | 9.851.614  | 791.007,01                    |
| 1883   | 141.609    | 10.101.302 | 866.195,06                    |
| 1884   | 145.576    | 9.926.621  | 831.572,59                    |
| 1885   | 156.619    | 9.407.751  | 753.881,35                    |
| 1886   | 159.598    | 10.841.928 | 880.241,23                    |
| 1887   | 159.598    | 11.121.575 | 966.949,07                    |
| 1888   | 161.014    | 12.185.031 | 1.053.064,47                  |
| 1889   | 161.014    | 13.533.217 | 1.184.934,11                  |
| 1890   | 173.378    | 14.457.203 | 1.276.739,66                  |
| 1891   | 178.465    | 15.585.919 | 1.208.826,04                  |
| 1892   | 211.527    | 16.164.644 | 1.217.975,86                  |
| 1893   | 211.527    | 15.622.879 | 1.208.170,67                  |
| 1894   | 211.527    | 15.844.425 | 1.259.365,44                  |
| 1895   | 234.637    | 18.821.729 | 1.423.906,25                  |
| 1896   | 236.496    | 19.732.954 | 1.527.061,15                  |
| 1897   | 246.326    | 19.698.829 | 1.629.847,68                  |
| 1898   | 250.542    | 21.236.097 | 1.809.327,74                  |
| 1899   | 277.776    | 25.235.528 | 1.923.931,33                  |
| 1900   | 259.348    | 26.669.988 | 2.058.880,29                  |
| 1901   | 252.436    | 26.709.225 | 2.103.174,80                  |
| 1902   | 239.883    | 31.132.030 | 2.400.782,83                  |

# Mouvement des Chemins de fer principaux pour les années 1903-04-05

Extrait du projet de budget 1906-1907

## Mouvement au point de vue des Voyageurs

| Chemins de fer                  | Nombre de Voyageurs |           |           | Produits en piastres |              |               |
|---------------------------------|---------------------|-----------|-----------|----------------------|--------------|---------------|
|                                 | 1903                | 1904      | 1905      | 1903                 | 1904         | 1905          |
| Mexicano . . . . .              | 8.9.214             | 985.986   | 1.833.073 | 1.423.549,20         | 1.572.120,89 | 1.754.317,12  |
| Tehuantepec . . . . .           | 144.776             | 226.008   | 249.075   | 170.456,05           | 259.095,08   | 245.226,11    |
| Inter-Océanico . . . . .        | 1.060.373           | 1.141.655 | 1.419.141 | 801.069,57           | 823.126,81   | 1.029.017,39  |
| Nacional de Mexico. . . . .     | 1.109.964           | 1.346.847 | 1.559.908 | 1.578.064,04         | 1.982.788,33 | 2.316.432,98  |
| Central Mexicano. . . . .       | 2.652.283           | 2.941.998 | 3.371.281 | 4.392.608,98         | 4.336.060,13 | 4.934.486,31  |
| Hidalgo Nordeste. . . . .       | 292.794             | 303.771   | 342.030   | 352.832,35           | 149.370,50   | 295.990,11    |
| Internacional Mexicano. . . . . | 237.964             | 241.136   | 264.559   | 635.912,97           | 611.262,83   | 585.990,11    |
| Totaux. . . . .                 | 6.327.358           | 7.187.401 | 8.239.067 | 9.254.483,16         | 9.832.265,22 | 11.160.594,38 |

*Mouvement des principaux Chemins de fer pour les années 1903-04-05  
et du premier semestre 1906*

Extrait du projet de budget 1906-1907

**Marchandises**

| Chemins de fer                       | Marchandises (tonnes) |               |                               |                              | Produits (en piastres) |               | 1 <sup>er</sup> semestre 1906 |
|--------------------------------------|-----------------------|---------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------|---------------|-------------------------------|
|                                      | 1903                  | 1904          | 1905                          |                              | 1904                   | 1905          |                               |
|                                      |                       |               | 1 <sup>er</sup> semestre 1905 | 2 <sup>e</sup> semestre 1905 |                        |               |                               |
| Mexicano . . . . .                   | 747.047.705           | 779.915.622   | 779.315.670                   | 442.359.000                  | 3.883.364,24           | 4.308.658,16  | 2.350.433,00                  |
| Tehuantepec. . . . .                 | 145.517.640           | 235.477.960   | 412.810.320                   | .....                        | 580.904,46             | 675.371,91    | .....                         |
| Inter-Océanico. . . . .              | 578.869.000           | 766.788.000   | 814.943.000                   | 423.156.000                  | 3.506.427,51           | 4.075.867,05  | 2.535.481,51                  |
| Nacional de Mexico. . . . .          | 1.453.919.000         | 1.632.377.000 | 1.787.884.000                 | 1.033.465.000                | 7.136.126,14           | 7.560.803,27  | 5.355.822,63                  |
| Central Mexicano . . . . .           | 3.166.305.605         | 3.342.257.224 | 3.481.974.024                 | .....                        | 19.407.3-8,91          | 20.307.929,95 | .....                         |
| Hidalgoq Nordeste. . . . .           | 301.591.000           | 301.030.000   | 300.455.000                   | .....                        | 641.506,24             | 667.656,65    | .....                         |
| Internacional Mexi-<br>cano. . . . . | 1.180.416.000         | 1.179.681.000 | 1.162.222.000                 | 713.556.000                  | 6.102.774,73           | 5.974.494,91  | 3.547.540,45                  |
| Total. . . . .                       | 7.573.765.953         | 8.237.526.806 | 8.739.604.074                 | 1.033.465.000                | 41.258.482,53          | 43.569.781,99 | 3.547.540,45                  |

Exportations du Mexique par pays destinataires  
pour les trois premiers mois de l'année fiscale 1906-  
1907.

|                                             | Piastres      |
|---------------------------------------------|---------------|
| Allemagne . . . . .                         | 3.840.536,03  |
| Autriche-Hongrie . . . . .                  | .....         |
| Belgique . . . . .                          | 1.096.529,42  |
| Espagne. . . . .                            | 1.415.122,00  |
| France . . . . .                            | 2.327.335,02  |
| Grande-Bretagne. . . . .                    | 8.154.624,13  |
| Hollande . . . . .                          | 20.450,00     |
| Italie. . . . .                             | 15.699,00     |
| Portugal . . . . .                          | .....         |
| Russie . . . . .                            | .....         |
| Autres pays d'Europe. . . . .               | 19.430,00     |
| Chine . . . . .                             | .....         |
| Japon . . . . .                             | .....         |
| Canada . . . . .                            | .....         |
| Etats-Unis. . . . .                         | 35.938.320,54 |
| Guatemala . . . . .                         | 209.506,40    |
| Honduras Britannique. . . . .               | 48.044,20     |
| Autres pays de l'Amérique Centrale. . . . . | 2.942,00      |
| Colombie . . . . .                          | .....         |
| Chili . . . . .                             | .....         |
| Equateur . . . . .                          | 200,00        |
| Panama . . . . .                            | 18.576,00     |
| Pérou . . . . .                             | .....         |
| République Argentine . . . . .              | .....         |
| Venezuela . . . . .                         | .....         |
| Autres pays de l'Amérique du Sud . . . . .  | .....         |
| Cuba . . . . .                              | 648.487,00    |
| Australie . . . . .                         | 2.000,00      |
| Total                                       | 53.767.800,74 |

*Note :* La statistique reproduite ici ne contenait pas de chiffres pour quelques-uns des pays énumérés, il convient de remarquer que ces pays n'ont avec le Mexique que des relations commerciales fort peu importantes.

Importations au Mexique par Principaux pays de  
provenance pour les trois premiers mois de l'année  
fiscale 1906-1907.

|                                              | Piastres      |
|----------------------------------------------|---------------|
| Allemagne . . . . .                          | 6.044.849,41  |
| Autriche-Hongrie . . . . .                   | 268.196,79    |
| Belgique . . . . .                           | 638.701,10    |
| Espagne . . . . .                            | 1.834.237,43  |
| France . . . . .                             | 4.341.295,15  |
| Grande-Bretagne . . . . .                    | 5.102.919,33  |
| Hollande . . . . .                           | 135.082,06    |
| Italie . . . . .                             | 410.834,06    |
| Norvège . . . . .                            | 27.088,24     |
| Portugal . . . . .                           | 68.502,24     |
| Russie . . . . .                             | 15.369,57     |
| Suède . . . . .                              | 139.799,41    |
| Suisse . . . . .                             | 278.727,50    |
| Autres pays d'Europe . . . . .               | 21.375,38     |
| Chine . . . . .                              | 78.130,59     |
| Indes . . . . .                              | 201.000,12    |
| Japon . . . . .                              | 24.535,46     |
| Autres pays d'Asie . . . . .                 | 14.548,74     |
| Egypte . . . . .                             | 45.126,07     |
| Autres pays d'Afrique . . . . .              | 5.659,23      |
| Canada . . . . .                             | 60.273,31     |
| Etats-Unis . . . . .                         | 31.048.423,99 |
| Guatémala . . . . .                          | 2.270,57      |
| Honduras Britannique . . . . .               | 731,37        |
| Autres pays de l'Amérique Centrale . . . . . | 6.419,00      |
| Brésil . . . . .                             | 3.815,00      |
| Colombie . . . . .                           | 6.196,00      |
| Chili . . . . .                              | 1.720,80      |
| Equateur . . . . .                           | 13.042,39     |
| Pérou . . . . .                              | 5.472,00      |
| République Argentine . . . . .               | 9.740,95      |
| Vénézuela . . . . .                          | 3.351,00      |
| Autres pays de l'Amérique du Sud . . . . .   | 1.639,27      |
| Cuba . . . . .                               | 44.293,24     |
| Autres pays des Antilles . . . . .           | 1.888,00      |
| Australie . . . . .                          | 13.347,00     |
| Autres pays de l'Océanie . . . . .           | 2.494,00      |
| Total . . . . .                              | 50.920.045,77 |

Distances comparatives entre les principaux points de l'Amérique du Nord, de l'Europe et des ports de l'Extrême-Orient, suivant les principales routes possibles :

*De New-York à Hong-Kong.*

Via le Cap Horn, 20.379 milles.  
Via le Cap de Bonne-Espérance, 16.495 milles.  
Via le Canal de Suez, 13.596 milles.  
Via Panama, 12.953 milles.  
Via Tehuantepec, 11.602 milles.

*De New-York à Yokohama.*

Via le Cap Horn, 19.802 milles.  
Via le Cap de Bonne Espérance, 18.085 milles.  
Via le Canal de Suez, 15.527 milles.  
Via Panama, 12.256 milles.  
Via Tehuantepec, 10.006 milles.

*De New-York à Auckland.*

Via Canal de Suez, 16.871 milles.  
Via Cap de Bonne-Espérance, 16.719 milles.  
Via Cap Horn, 13.890 milles.  
Via Panama, 10.305 milles.  
Via Tehuantepec, 9.424 milles.

*De New-York à Melbourne.*

Via Cap Horn, 15.215 milles.  
Via Canal de Suez, 15.171 milles.  
Via Cap de Bonne-Espérance, 15.019 milles.  
Via Panama, 12.826 milles.  
Via Tehuantepec, 11.065 milles.

*De New-York à Honolulu.*

Via Cap Horn, 15.826 milles.  
Via Panama, 7.939 milles.  
Via Tehuantepec, 6.663 milles.

*De New-York à San-Francisco.*

Via le Cap Horn, 15.687 milles.  
Via Panama, 6.063 milles.  
Via Tehuantepec, 4.890 milles.

*De Liverpool à Hong-Kong.*

Via le Cap Horn, 20.606 milles.  
Via Panama, 16.471 milles.  
Via le Cap de Bonne-Espérance, 15.722 milles.  
Via Tehuantepec, 15.273 milles.

*De Liverpool à Yokohama.*

Via le Cap Horn, 19.400 milles.  
Via le Cap de Bonne-Espérance, 17.653 milles.  
Via Panama, 14.540 milles.  
Via Tehuantepec, 13.455 milles.

*De Liverpool à Auckland.*

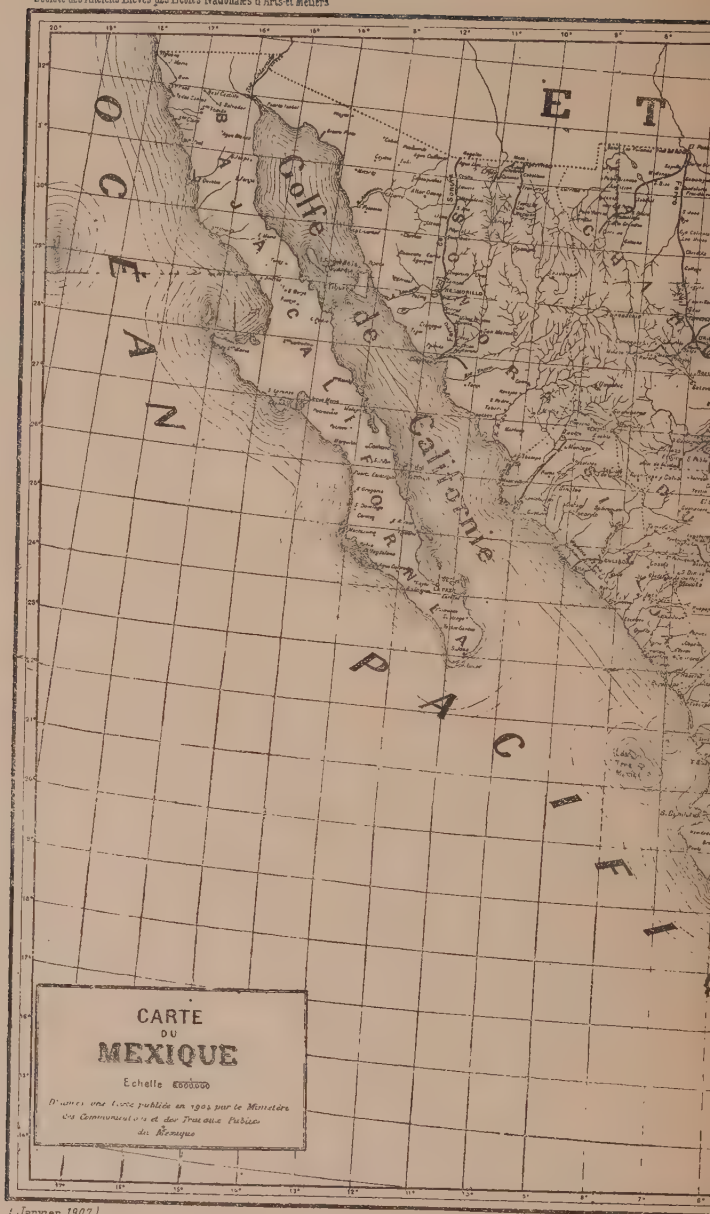
Via le Cap de Bonne-Espérance, 16.221 milles.  
Via le Canal de Suez, 14.645 milles.  
Via le Cap Horn, 12.897 milles.  
Via Panama, 13.312 milles.  
Via Tehuantepec, 12.809 milles.

*De Liverpool à San-Francisco.*

Via le Cap Horn, 15.803 milles,  
Via Panama, 8.885 milles.  
Via Tehuantepec, 8.276 milles.



Société des Anciens Elèves des Ecoles Nationales d'Arts et Métiers



[Janvier 1907]

